

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

PERSPECTIVES D'ACTION

Notre 24^e Congrès Fédéral est terminé !

Il a été un grand, un bon Congrès. Par la tenue des débats, d'abord, mais aussi par la maturité des délégués, par l'esprit à la fois critique et constructif dont ils ont fait preuve.

Un Congrès ne sera jamais pour nous un meeting, un rassemblement où l'on vient « aux ordres », où tous les orateurs se doivent d'appuyer les directives fédérales et de louer « les chefs géniaux »...

Un Congrès, c'est l'occasion pour le mouvement syndical de faire le point de son action passée, d'en étudier les résultats et les erreurs, d'en dégager des leçons pour le futur.

Un Congrès, c'est la possibilité pour la base de manifester sa volonté et d'orienter effectivement la Fédération.

C'est parce qu'il a été à la fois dynamique, critique et constructif que nous pouvons dire aujourd'hui : « Notre Congrès d'Asnières a été un grand Congrès. »

Le Bureau Fédéral, démocratiquement élu à Asnières, est entré en fonction. Les perspectives de l'action qu'il doit mener ont été nettement définies, tant dans les principes que dans les moyens.

Dans les principes. Notre Fédération entend rester pleinement solidaire de l'ensemble des travailleurs et participer activement à la lutte de la C. F. T. C. contre le capitalisme, à ses efforts pour la construction d'une cité nouvelle permettant une véritable promotion ouvrière.

Cela nous amènera à intensifier notre action pour la mise en place d'une véritable coordination des transports dans le cadre d'un organisme unique de direction associant effectivement les travailleurs à la gestion.

C'est également dans cet esprit que, sans rien abandonner de nos revendications professionnelles, nous soutiendrons de toutes nos forces, par la grève si c'est nécessaire, l'action engagée par notre Confédération pour la prise en considération des propositions de la Commission supérieure des Conventions Collectives.

Dans les moyens. Si le Congrès a refusé l'anarchosyndicalisme, jugé par lui comme une doctrine périmée, il n'en a pas moins nettement manifesté sa volonté de non-compromission du syndicalisme chrétien avec un parti politique quel qu'il soit. En pleine indépendance, notre Fédération poursuivra donc son action de pression sur le politique parallèlement à la formation de ses militants et à la recherche d'une plus grande efficacité politique de la classe ouvrière française.

L'Unité d'Action ! La position est nette ; il s'agit là d'un moyen d'action parmi d'autres. Mais pas plus. Ce ne sera jamais pour nous une doctrine ou un principe. L'Unité d'Action, nous serons pour lorsqu'elle sera immédiatement efficace, nous resterons contre lorsqu'il s'agira seulement de l'utiliser pour des fins de propagande ou de prestige.

Ayant ainsi nettement fixé notre but et précisé nos moyens d'action, ni les menaces, ni les compliments ne sauraient maintenant nous faire dévier de la ligne tracée par notre Congrès, conscients de répondre ainsi aux aspirations profondes des Cheminots.

P. BUTET,
Secrétaire Général.



A ASNIÈRES du 22 au 25 Février



Le Congrès a clos ses travaux. Chaque Congressiste s'en est retourné dans son syndicat, abandonnant à regret cette magnifique salle des fêtes de la ville d'Asnières où pendant quatre jours se sont déroulées les assises fédérales.

Ce numéro du *Cheminot de France* consacre une large place aux travaux du Congrès. Un compte rendu ne peut être qu'un aperçu, il n'a pas la prétention d'en être le reflet, car la plume ne suffit pas toujours à faire passer ce souffle de vie, de mouvement qui animent des assises de ce genre.

Le Congrès est une étape où l'on revient sur le passé pour en tirer les enseignements indispensables à l'action future. Si les débats ont parfois atteint une note aiguë, ils n'ont fait que refléter l'état d'esprit actuel de la classe ouvrière, en face des conditions de vie qui sont les siennes.

Les Cheminots se sont battus au mois d'août, ils ont souffert, ils ne l'oublient pas. La misère de certains foyers après douze jours de grève est encore présente à l'esprit et cependant, ils ne peuvent crier victoire : des milliers de travailleurs de ce pays n'ont que des ressources de crève-la-faim ; il a fallu un hiver rigoureux pour s'apercevoir que des familles de travailleurs logeaient sous les ponts.

Dans un pays qui prétend apporter la civilisation à des peuples « sauvages », des

hommes meurent de faim, de froid et, lorsque la vérité éclate trop fort risquant de bouleverser quelque peu les bonnes habitudes, alors on profite de l'appel d'un homme pour faire la charité.

La charité, pour admirable qu'elle soit, ne suffit pas. Les travailleurs ne vivent pas d'aumônes, ils veulent la JUSTICE et demandent qu'en échange de leur travail on leur permette de vivre, de se loger, eux, leur femme et leurs enfants.

C'est ce cri de révolte qui est passé à travers le Congrès exprimé dans ce folklore des accents de nos provinces, avec le tempérament de chacun. Si la passion s'est emparée de quelques interventions, elle a eu le souci de la juste mesure, la franchise est au moins l'arme de ceux qui n'ont rien à cacher.

Regarder le passé et partir de l'avant en dotant notre mou-

vement de nouvelles structures, en resserrant les liens entre les divers échelons de l'organisation, armer nos adhérents pour la lutte avec la caisse de résistance.

Laisser au Bureau fédéral une orientation très nette sur les différents problèmes facilitant notre action de chaque jour, voilà les fruits de ce XXIV^e Congrès où chacun, librement, démocratiquement, conscient de ses responsabilités, a apporté sa contribution.

Solidaire les uns des autres, il nous reste maintenant à poursuivre notre route, ne doutant plus de l'efficacité de la cohésion du mouvement syndical chrétien, au service de tous les opprimés, de tous ceux qui peuvent avoir le droit de vivre en homme, la tête haute, dans un monde où ils ne reçoivent que commisération.

Maurice DUBOIS.

COMpte RENDU DES SÉANCES DU CONGRÈS

À 9 h. 30, le lundi, avec seulement dix minutes de retard sur l'horaire et devant une salle déjà comble, le Président Fédéral Léon DELSERT ouvre le Congrès.

Il souhaite la bienvenue à tous les délégués et cède la place au Bureau de séance dont il vient de proposer la composition à l'Assemblée.

SÉANCE DU LUNDI 22 FÉVRIER

Révision des Statuts et du Règlement intérieur de la Fédération

Président de séance : MANCIAUX.
Assesseurs : BRODBECK, HUTIN.
Secrétaire : VACHERAND Michel.

Le président MANCIAUX ouvre la séance à 10 h. 25. Il rappelle quelques articles du règlement intérieur du Congrès.

P. VAL donne également quelques avis et conseils et informe l'Assemblée que les élections des organismes statutaires qui devaient avoir lieu le mercredi 24, à 18 h., sont avancées à 11 h. le même jour.

GISCARD dépose une motion tendant à modifier l'horaire des séances du Congrès.

PAILLIEUX intervient pour rappeler qu'une détente de 2 h. 30 est nécessaire le midi et l'horaire est ainsi fixé : 8 h. 30 à 12 h. 30 et 15 h. à 18 h. 30.

PAILLIEUX présente alors le projet de révision statutaire qui fait l'objet du rapport dont tous les assistants sont munis et sur lequel nous ne reviendrons pas.

COEFF après avoir rappelé que le bureau fédéral n'est pas responsable devant le Congrès, demande que le président général et le secrétaire général soient élus par celui-ci.

PAILLIEUX indique le pouvoir exorbitant qu'une telle mesure accorderait aux élus ainsi désignés et fait remarquer que le Conseil fédéral ne pourrait s'opposer aux décisions qui pourraient être prises par ces derniers. Il fait également

(Suite pages 6, 7, 8 et 9.)



Une partie de la salle des séances du Congrès

DOCUMENTATION

FACILITES DE CIRCULATION des agents ou des ayants droit d'agents ayant appartenu à un réseau secondaire

Lettre Pf 8196 du 24 février 1954

Un certain nombre d'agents recrutés par la S.N.C.F., bénéficiaires des décrets des 16 mai 1940 et 11 juillet 1949, ont été au début de leur carrière et pendant un temps plus ou moins long employés dans un Réseau secondaire. Aux termes de ces décrets, le droit à pension des intéressés est déterminé en faisant la soudure des fractions de carrière effectuées à la S.N.C.F. et au Réseau secondaire augmentées, le cas échéant, des services militaires légaux et de guerre, chacun de ces organismes rémunérant les années accomplies à son service selon les dispositions de son propre Règlement de retraite.

En ce qui concerne les facilités de circulation, il y a lieu d'accorder, à ces anciens agents et à leur famille, les facilités de circulation correspondant à la durée de service retenue pour le calcul de la part de pension à la charge de la S.N.C.F. Cette durée qui correspond au temps de service effectif à la S.N.C.F. augmenté généralement des services militaires légaux et de guerre pouvant, eu égard aux conditions d'attribution de ces pensions être inférieure à 15 années, je crois devoir préciser qu'en pareil cas il conviendra également d'attribuer les facilités de circulation de la catégorie B.

Bien entendu, les dispositions ci-dessus ne sont pas opposables aux agents intéressés dont la réforme est consécutive à une invalidité résultant de l'exercice des fonctions qui doivent, quelle que soit la durée de leur occupation à la S.N.C.F., recevoir les facilités de circulation de la catégorie A.

D'autre part, je vous précise que les agents en cause, titulaires de la Médaille de Vermell des Chemins de Fer, pourront prétendre à l'attribution de la carte modèle 7A prévue par ma lettre Pf n° 6710 du 19 juin 1952 et ceci quelle que soit la durée des services pris en compte dans le calcul de la pension servie par nos soins.

Le tableau ci-après explicite la nature des avantages à attribuer dans les cas de l'espèce :

Nature de la pension	Durée totale des services pris en compte pour l'appréciation du droit à pension	Durée des services servant au calcul de la pension de la S.N.C.F.	Nature des facilités de circulation à attribuer
Normale	Au moins égale à 25 ans	Égale ou supérieure à 25 ans	Catégorie A (1)
Réforme hors service	Comprise entre 15 et 25 ans	Inférieure à 25 ans	Catégorie B (1)
Réforme en service	Quelle que soit la durée	Quelle que soit la durée	Catégorie B

(1) Si les intéressés sont titulaires de la Médaille de Vermell des Chemins de Fer, ils reçoivent, en outre, la carte modèle 7A.

La Caisse des Retraites vous fournira sur les exemplaires trois des classes 15 P1 et 15 P2 tous les renseignements utiles pour l'application des dispositions de la présente instruction.

J'ajoute que ceux des intéressés qui bénéficient actuellement d'un régime plus avantageux le conserveront à titre de situation acquise.

Le Directeur : BOURRIE.

UN GESTE POUR LES SANS-LOGIS

A l'occasion de notre Congrès National et sur la demande unanime des Congressistes une collecte a été faite au bénéfice des mouvements d'aide aux sans-logis.

Cette collecte a produit 28.500 fr. qui ont été répartis entre l'œuvre bien connue des Compagnons d'Emmaüs animée par l'abbé Pierre et celle de l'Armée du Salut.

Nous venons de recevoir une première réponse émanant de l'abbé.

« Paris, le 7 mars 1954.

« Monsieur le Secrétaire Général. « Votre lettre m'a profondément touché et il m'est agréable de vous exprimer toute ma gratitude pour l'aide généreuse que vos camarades ont bien voulu nous apporter

P. VAL.

dans nos efforts pour donner un toit à tant de familles sans abri. »

« Amicalement,

« Abbé Pierre GROUERS. »

Nous poursuivons bien entendu notre action tant auprès de la S.N.C.F. que du M.R.L. pour permettre aux cheminots de se loger et d'accéder à la propriété siels le désirent.

En soutenant les mouvements qui s'adressent aux plus malheureux d'entre nous, les cheminots C.F.T.C. marquent leur entière solidarité avec tous ceux qui souffrent. Mieux que de belles paroles ils passent aux actes : leur contribution à ce sauvetage national en est la preuve.

P. VAL.

ABSENCE DU SAMEDI MATIN ACCORDÉE AUX FEMMES-AGENTS EN ÉTAT DE GROSSESSE

P. 5 du 28 janvier 1954

Il a été décidé d'autoriser les femmes agents appartenant à des services chômants normalement les dimanches et fêtes et soumis au régime de la semaine anglaise, qui se trouvent en état de grossesse, à disposer du samedi matin dans les conditions suivantes :

- Au cours du cinquième mois : un samedi matin ;
- Au cours du sixième mois : deux samedis matin ;
- A partir du septième mois : tous les samedis matin.

Ces autorisations d'absence seront accordées par le chef d'établissement sur présentation du carnet de maternité CP 252, sous réserve des nécessités du service et n'entraineront aucune répercussion pour l'intéressée (remunération, durée du congé annuel, etc.).

Le Directeur du Personnel : BOURRIE.

N° 1315 Dr. 50.42

Paris, le 4 mars 1954.
Monsieur BOURRIE,
Directeur du Personnel
de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare,
PARIS (9^e)

Monsieur le Directeur,

À l'occasion de l'audience que vous avez bien voulu m'accorder le 3 mars, j'ai eu l'honneur d'appeler votre attention sur l'aviso général P5, chapitre 2, n° 1 du 28 janvier 1954 relatif aux autorisations d'absence du samedi matin accordées aux femmes-agents enceintes appartenant à des services soumis au régime de la semaine anglaise.

En vous exprimant notre satisfaction, nous souhaiterions que, dans un esprit d'équité, une mesure similaire soit prise en faveur des auxiliaires et des femmes-agents ne bénéficiant pas du régime de travail de la semaine anglaise.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments respectueux et dévoués.

Le Secrétaire général,
P. BUTET.

ADHÉRENTS RETARDATEURS

Vous avez jusqu'au 10 mars pour régler vos cotisations de janvier et février 1954 ! Après cette date, vos droits à la Caisse de Résistance et au Fonds Juridique seront reportés au 1^{er} octobre.

Hâtez-vous de régulariser votre situation

CAISSE DE PRÉVOYANCE

Situation au regard de la Caisse de Prévoyance des agents effectuant leur service militaire

Pendant la période de service militaire ou en cas d'appel sous les drapeaux, l'agent reste affilié à la Caisse de Prévoyance bien que ses versements de cotisations soient suspendus.

Ce maintien dans l'affiliation confère, s'il y a lieu, aux membres de sa famille ayant qualité d'ayants droit le bénéfice des prestations prévues au règlement de la Caisse.

En ce qui le concerne personnellement, l'agent ne peut prétendre pendant cette période aux prestations de la Caisse. Il se trouve, en effet, placé sous la dépendance de l'autorité militaire qui lui assure, le cas échéant, les soins que nécessite son état.

Ce principe est également applicable lorsque l'agent tombe malade au cours d'une permission.

S'il se trouve dans une localité importante, il doit prévenir le bureau de la place qui fait appel à un médecin major.

S'il séjourne dans une localité non pourvue d'un service de santé militaire, et que son état ne lui permette pas de se rendre au bureau de place le plus proche, il doit aviser la gendarmerie qui prend toutes dispositions pour alerter un médecin militaire.

Dans les deux cas, les soins sont dispensés gratuitement.

Si, en raison de l'urgence, l'agent s'est adressé à un praticien civil, les frais qui en résultent restent en principe à sa charge; en pareil cas il peut, cependant, demander à l'autorité militaire d'examiner la possibilité de lui attribuer une participation à ces frais.

Le Directeur de la Caisse,
Signé : FORT.

Etes-vous membre fondateur ou bienfaiteur de notre Maison Familiale de Vacances ?

Faites inscrire vos amis et vous-même en vous adressant, soit à votre Syndicat, soit à la Fédération (C. C. P. 41.49.43, Paris)

UTILISATION DES TRAINS INTERDITS par les agents se rendant en Corse ou en Afrique du Nord

Lettre Pf n° 8200 du 26 février 1954

Afin de permettre aux agents et aux membres de leur famille qui doivent se rendre en Corse ou en Afrique du Nord d'utiliser certains trains qui leur permettent d'arriver à temps pour les départs des bateaux, il vient d'être décidé que les autorisations modèle 70 A pourraient leur être attribuées dans les conditions suivantes :

- a) Pour le train 19 (Paris-Vintimille) lorsque les agents et les membres de leur famille vont à destination de la Corse, via Nice, l'île Rousse et Ajaccio.
- b) Pour le train 55 (Paris-Marseille) lorsqu'ils vont à destination de la Corse, via Marseille, ou de l'Afrique du Nord;
- c) Les trains 59 et 61 (Paris-Vintimille) lorsqu'ils vont à destination de la Corse, via Nice, Bastia et Ajaccio.

Les autorisations sont délivrées par le Groupement Inter-Services, facilitez de circulation de la Région à laquelle appartient l'agent et par la Direction du Personnel pour les agents des Services de la Direction Générale.

Il n'est plus nécessaire que les intéressés justifient d'un motif de déplacement ainsi qu'il avait été prévu dans les instructions antérieures, notamment par lettre Pf 7634 du 20 juillet 1953; toutefois, les Services doivent exiger la justification du déplacement en Corse ou en Algérie par la présentation du billet valable sur le bateau ou par tout autre moyen qu'ils jugeront suffisant, et vérifier la correspondance du train et du bateau.

Ces dispositions seront reprises à l'avis général P11-4 pour le Service d'état; elles peuvent être mises en application dès réception de la présente lettre.

Le Directeur : BOURRIE.

VENTE DE TUBES RÉFORMÉS AUX AGENTS « CASTORS »

Avis général P. 13 c N° 1
du 5 février 1954

A la suite d'une demande présentée par les délégués du personnel au quatrième degré, il a été décidé de céder, sur leur demande, aux agents « Castors » de vieux tubes de chaudières réformés.

Cette cession aura lieu dans les conditions suivantes :

Les demandes des intéressés seront transmises au Service des Approvisionnements après avoir été revêtues d'une mention apposée par le chef d'établissement pour justifier de la qualité d'agent Castor» des demandeurs.

La cession pourra porter sur des tubes non détartrés, ou détartrés, en longueurs de 2 à 6 m., aux conditions actuelles suivantes (susceptibles d'être revisées à tout moment selon les résultats des appels d'offres) :

1^o Soit des tubes de diamètre inférieur à 80 mm, au prix de 30 fr. le kilo, hors toutes taxes, sur wagon départ pour les non détartrés et 42 fr. le kilo, hors toutes taxes, sur wagon départ pour les détartrés (diamètres courants des tubes de cette catégorie : 46-51 et 49-54);

2^o Soit des tubes de diamètre supérieur à 80 mm, au prix de 30 fr. le kilo, hors toutes taxes, sur wagon départ pour 20 fr. le kilo, pour les non détartrés, et 30 fr. pour les détartrés (diamètre courant des tubes de cette catégorie : 125-133);

3^o Soit des tubes à ailettes (tubes Sérén), au prix de 14 fr. le kilo, hors toutes taxes, sur wagon départ (diamètre courant des tubes de cette catégorie : 65-70).

Le Directeur du Personnel : BOURRIE.

Gaston MAURY - VINS - Perpignan
Spécialiste Vins de table et dessert
PRIX SPECIAUX POUR CHEMINOTS

— Demandez Tarif —

MOTIONS VOTÉES PAR LE CONGRÈS FÉDÉRAL

MOTION

présentée par la Commission Féminine

La Commission Féminine, en plein accord avec les motions adoptées par l'ensemble du Congrès,

— Insiste tout particulièrement pour que, dans les travaux d'élaboration du Statut professionnel des cheminots, il soit tenu compte des revendications féminines suivantes :

— Égalité absolue :

- Dans l'application des règles de recrutement et d'avancement,
- Dans le régime de reversibilité des retraites,
- Dans le régime de facilités de circulation ;

Souhaite que les syndicats, les secteurs et les Unions de région s'attachent à susciter et à former des militantes pour un renforcement de l'action syndicale.

MOTION

présentée par la Commission Fédérale des Jeunes

Les Jeunes Cheminots réunis au cours du XXIV^e Congrès Fédéral des 22, 23, 24 et 25 février à Asnières,

— S'associent à la motion générale du Congrès précisant l'Orientation future de notre Action Professionnelle,

— DEMANDENT :

— A la Fédération de se pencher sur les différents problèmes des Jeunes, en désignant parmi le Bureau fédéral un membre responsable chargé de la liaison avec la Commission fédérale des Jeunes,

— Aux Unions et Secteurs d'intégrer un Jeune dans leurs bureaux respectifs, avec voix délibérative et responsabilités effectives,

— Aux Syndicats :

- 1^o D'intensifier le recrutement et surtout la Formation syndicale de leurs éléments jeunes, par des Commissions d'études, sessions à Bierville, etc.

2^o Devant l'impossibilité actuelle de pris en considération du projet de délégué Jeunes, d'intégrer des jeunes dans les délégations,

Renouvellent leur confiance au nouveau Bureau fédéral et l'assurent de leur entière collaboration.

Fédération des Syndicats Chrétiens des Cheminots de France et des Territoires d'Outre-Mer

26, rue de Montholon, 26 — PARIS (IX^e)

Téléphone : TRUdaïne 91-03 Chèques postaux : Paris 26-44

BULLETIN D'ADHÉSION

L... soussigné, déclare adhérer au Syndicat de.....

(Région :) et en accepte les statuts.

NOM (en majuscules) et Prénoms.....

N° Matricule de la Caisse de Prévoyance.....

<p

- COUPS DE TAMpon -

UN CONGRES DEMOCRATIQUE

Comme le signalait, à l'ouverture du Congrès, le Président fédéral, heureusement que des dispositions avaient été prises pour limiter le nombre des congressistes au nombre des délégués régulièrement mandatés.

La salle pourtant spacieuse du Centre administratif d'Asnières était utilisée à sa pleine capacité.

Ce fut un beau Congrès, un Congrès animé, dynamique, tout imprégné de jeunesse et d'ardeur, duquel on repart gonflé à bloc pour l'action syndicale.

D'un bout à l'autre la discussion fut librement poursuivie et chacun pu venir dire, avec son tempérament, ce qu'il avait sur le cœur.

Quelqu'un parmi les invités, quelqu'un qui n'est pas cheminot confiait à votre serviteur : « Il y en a qui prétendent que vous êtes « confessionnels », il suffit d'assister à une séance de votre congrès pour se convaincre qu'en tout cas vous ne composez pas une troupe de « Béni oui oui ».

PRIX RAYMOND-MICHON

Marguerite FLAMBARD, lisait le petit discours d'usage rappelant les mérites d'un militant qui allait se voir décerner le Prix Raymond MICHON 1953.

Dans son coin, Joseph BISBARRE prenait conscientement des notes, mais de plus en plus le portrait se dessinait et le moment vint où il commença à se reconnaître, du coup il lâcha le crayon.

Il n'eut quand même pas la farce qui arriva à un de ses devanciers, le lauréat du prix 1928 : notre vieux camarade Florimond LECAT de Lille-Hellemmes.

Florimond, tout attendri lui aussi, écoutait le panégyrique de l'inconnu, dont le nom n'est révélé qu'à la dernière minute, mais cela l'avait tellement enthousiasmé que, sans attendre cette ultime minute, il se leva en criant bien fort : « Camarades un bar pour le lauréat ! » Juste au moment où le discours se terminait... « décerne le prix Raymond MICHON à Florimond LECAT ».

Et notre ami de retomber sur son siège en s'écriant : « Oh ! camarades qué catastrophe. »

TRANSPORTS

Le Congrès, naturellement, s'est préoccupé de la défense du chemin de fer, le temps aussi s'en est mêlé ces dernières semaines et beaucoup de gens, qui avaient besoin de transporter ou de se faire transporter, auront pu, pendant les grands froids, faire d'utiles réflexions.

Dans « Le Figaro » du 2 février on pouvait lire :

« Si les trains n'ont subi jusqu'à présent que d'insignifiants retards dus à des légers incidents tels que glaçage des caténaires, la circulation des péniches se trouve considéra-

blement gênée. Elle est même parfois complètement paralysée comme dans le Nord et le Pas-de-Calais. »

Plus loin on titrait : « Circulation difficile sur les routes. »

Et aussi :

« Déboires et ennuis mécaniques de l'automobiliste aux prises avec le gel : ... le problème du garage nocturne... la mécanique frigide qui, le matin, refuse obstinément de reprendre le travail quotidien sont désormais le lot de beaucoup d'automobilistes... le gel de l'eau des radiateurs, l'huile de la boîte de vitesses figée... la route verglacée, les pieds gelés, les mains gourdes, la tête endolorie du conducteur... »

Et dire que d'aucuns n'hésitent pas à condamner le chemin de fer qu'ils disent « périmé ». Le chemin de fer qu'on est bien aise de retrouver, en de telles périodes, pour sauver la situation.

Mais, après tout, la solution serait peut-être d'arrêter les trains et de laisser tout le matériel en chômage pour servir au dépannage en cas de besoin.

On conserverait tout juste le nombre d'agents suffisant pour entretenir le matériel, les autres seraient mis à la retraite et rappelés quand les nécessités l'exigerait.

Solution idiote, direz-vous, hélas ! on a vu plus idiot et que des gouvernements ont trouvé très bien.

LE DERNIER MOT N'EST PAS DIT

Tout « périmé » qu'il soit le chemin de fer se défend quand même et ses détracteurs ne sont guère plus perspicaces que M. THIERS, lequel, on s'en souvient, ne voyait aucun avantage à ce mode de transport.

« A partir de l'été 1955, des trains « super-express » hollandais conduiront les voyageurs de La Haye, à Paris, presque aussi vite que l'avion vient de déclarer le président des Chemins de Fer néerlandais.

« Le premier super-express assurant la liaison Amsterdam-Paris ne s'arrêtera qu'à La Haye, Rotterdam et Bruxelles.

« Toutes les formalités de police et de douane auraient lieu dans le train, dont la vitesse serait de 120 kilomètres en Hollande et de 150 en France.

« D'une gare à l'autre, le voyage durerait environ 5 heures et demie.

« La liaison par avion dure une

heure quarante entre les aérodromes de Schiphol et du Bourget, mais si l'on ajoute le temps du décollage, celui des formalités et du transport en autocar du terrain au centre de la ville, la durée totale du voyage atteint environ quatre heures. Ainsi le super-express ramènerait la différence de temps entre les deux modes de transport de trois heures trente à une heure et demie.

« La concurrence ne jouera pas uniquement sur la vitesse, mais aussi sur le confort. Dans le train, qui ne comporterait que des secondes et des troisièmes, des repas gratuits seraient servis par des hôtesses du rail.

« Le personnel des trains aura suivi des cours spéciaux pour se familiariser avec le règlement et les signaux des pays traversés. Chaque train coûterait environ 150 millions de francs, mais le prix du voyage ne dépasserait pas celui du moins cher billet d'avion.

« Le projet vise à desservir plus tard toutes les grandes villes d'Europe, mais pour garantir la sécurité à grande vitesse il faudra des voies de toute première qualité et ce sera sans doute la principale difficulté. »

En tout cas, d'ores et déjà on prévoit que la vitesse pourra être plus grande en France qu'ailleurs.

Depuis que cette information nous a été donnée, le record du monde de la CC 7121 avec ses 243 km/heure est venu prouver, qu'en effet, les chemins de fer français sont toujours à la tête du progrès technique.

Gageons cependant que cela ne fera pas tomber les préventions des ennemis du rail, car ce qui les intéresse, c'est de substituer à un service public, des services particuliers dispensateurs de profits.

REVELATION !

« L'Humanité » a intenté un procès à « l'Aurore ». Nous nous serions désintéressés de cette querelle, si M. Marcel CACHIN n'avait pris soin lui-même, au cours de sa déposition, de faire certaine révélation pour le moins troublante :

« Nous avons mille sources (de revenus) et je n'ajoute pas que nous avons à côté de nous une C. G. T. que l'on accuse aussi d'être communiste et qui, elle aussi, a des ressources formidables... »

Tiens, tiens, qu'est-ce que cela veut dire ?

K. CHAPRET.

CAISSE DE PRÉVOYANCE

Remboursement des frais de Transport par Fer

L'exercice financier 1953 s'est soldé dans de bonnes conditions. Le budget 1954 a pu être établi sans avoir à envisager de ressources supplémentaires. Cependant nous devons être vigilants, la diminution des effectifs ayant naturellement une incidence sur les recettes.

Une nouvelle amélioration vient d'être apportée dans le domaine des prestations accordées aux retraités et aux membres de leur famille. Il s'agit des retraités ou des ayants droit

dont la nature de la pension n'ouvre pas l'admission au bénéfice des facilités de circulation S.N.C.F. Il a été décidé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 3 mars « de rembourser aux bénéficiaires de cette catégorie les frais de transport par chemin de fer S.N.C.F. dans la limite de 75 % du tarif de la 3^e classe sous déduction, le cas échéant, des réductions consenties par l'Etat aux intéressés à un titre quelconque ».

Nous avons, lors de ladite séance, plaidé l'attribution de la gratuité totale, nous basant sur l'arrêté du Conseil d'Etat du 19 février 1937 statuant dans un de ses considérants que le législateur avait entendu, en fixant le régime d'assurance des agents des grands réseaux, garantir la couverture de toutes éventualités prévues par la loi sur les Assurances sociales et l'allocation de prestations équivalentes tout en faisant état des avantages particuliers antérieurement accordés et dont le bénéfice intégral est maintenu.

La Sécurité sociale remboursant à 100 %, nous demandions la même mesure.

Pour des raisons d'opportunité et de finance, sans être en désaccord sur le fond avec notre thèse, le Conseil n'a pas cru devoir nous suivre et a pris la mesure indiquée plus haut.

Nous avons pris acte des motifs donnés et reviendrons à la charge à l'occasion.

M. NICKMILDER.

Rhumatisants - DAX

Cure forfaitaire à 28.000 fr.
21 jours hébergement et traitement

HOTEL de la PAIX Thermes romains dans l'hôtel

Vins de Bordeaux

A. FERCHAUD, FILS
LARUSCADE (Gironde)

Leon DELSERT

Président honoraire de la Fédération

Il appartient au nouveau Président fédéral, au moment où il prend ses fonctions, de faire ici l'éloge de son prédécesseur.

Eloge qui s'impose, parce que

mérité.

Les titres que Léon DELSERT a acquis à notre reconnaissance sont en effet nombreux. Je les ai moi-même rappelés à la tribune du Congrès. Je n'en voudrais aujourd'hui retenir qu'un seul dont la valeur, à mes yeux, est sans égale : il est demeuré, d'un bout à l'autre de sa longue carrière syndicale, inébranlablement attaché à l'orthodoxie doctrinale du Mouvement, fidèle en toute circonstance à son engagement. Pour lui, le syndicalisme chrétien possédait en lui-même les ressources morales et intellectuelles nécessaires à l'accomplissement de sa mission. Toute intervention extérieure dans les affaires relevant des attributions normales du syndicalisme, toute immixion, toute ingérence

mouvement naissant. Léon DELSERT fut de ceux qui surent faire prévaloir le souci de cette indépendance contre toute autre considération. Vingt ans plus tard, notre camarade se retrouvait à la pointe du combat contre la « Charte du Travail » et il m'aidait, avec GARNIER, à endiguer le flot qui menaçait d'engloutir

LE CONGRÈS :

Désireux de témoigner à Léon DELSERT la gratitude de la Fédération pour les services rendus au Mouvement durant 30 années d'activité militante, décide de lui conférer le titre de Président honoraire de la Fédération.

Lui demande de continuer à exercer son mandat à la Présidence de la Fédération Internationale Chrétienne des Transports jusqu'à expiration de celui-ci.

à jamais le syndicalisme chrétien. Plus récemment, comme Secrétaire général adjoint, puis comme Président de la Fédération, comme Membre du Bureau Confédéral, il ne cesse de s'affirmer comme le gardien vigilant des intérêts supérieurs du Mouvement Syndical Chrétien, trop souvent mis en cause pour des raisons qu'il considérait à juste titre comme étrangères à nos légitimes préoccupations.

Tel fut le rôle capital joué par le militant qui vient, non pas encore — heureusement — de nous quitter, mais de cesser ses fonctions à la tête de la Fédération.

Appelé à lui succéder (au privilège de l'âge), je ne puis me donner d'autre ligne de conduite que de suivre en toutes choses l'exemple de mon prédécesseur.

La Fédération continue.

A. PAILLIEUX,
Président Fédéral.

PURS VINS DE CORBIÈRES

TRES GRANDE ANNÉE
Directement de la production
PRIX très avantageux
Marcellin COMBES, Négociant
No 25 à Lezignan-Corbières (Aude)
Fournisseur spécialisé
— des cheminots —

S.A. de Traverses en Béton Armé - Syst. Vagneux

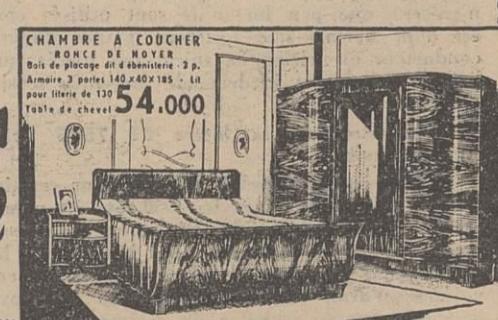
(S. A. T. E. B. A.)
TOUS MOULAGES EN CIMENT
262, boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e) - Tél. : INV. 59-19
TRAVERSES mixtes acier et béton armé par Equipment
des Voies principales et des Embranchements

Formidable...

Achetez sans crainte à crédit
M. SÉGALOT
paiera pour vous

en cas de MALADIE ou d'ACCIDENT

Un contrat d'Assurance sera remis gratuitement à chaque client, par lequel une des plus importantes Compagnies d'Assurance s'engage à payer à sa place, en cas de maladie ou d'accident, les traitements souscrites. Le contrat prévoit même le cas de décès qui annule complètement tous les paiements.



Ça... c'est du meuble
AUTRES AVANTAGES : GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT LIVRAISON GRATUITE DANS TOUTE LA FRANCE REMBOURSEMENT DES FRAIS DE VOYAGE CATALOGUE N° 129 GRATUIT SUR DEMANDE

SÉGALOT
PARIS-AMEUBLEMENT
52 Av. du G. LECLERC, PARIS 14^e
Lanc. Avenue d'Orléans Metro et Autobus MOUTON-DUVERNET 52

Attention M. SÉGALOT n'a pas de succursale dans l'av. du G. Leclerc. Adressez-vous bien au 52 des avantages spéciaux
REMISES IMPORTANTES, LIVRAISON ACCÉLÉRÉE, CRÉDITS PROLONGÉS sont consentis par M. Ségalot à tous les membres de la S.N.C.F.

MEMENTO de l'AUDIENCE

du 30 Janvier auprès
du DIRECTEUR GÉNÉRAL

(Texte officiel)

La délégation conduite par Paul BUTET, comprenait : BORD et VACHERANT (Exploitation), CHAPLAIS (M. T.), FAIVRE (Personnel de conduite) et PILLOT (V. B.).

1. Révision des pourcentages des divers grades de C. B. R. O.

La délégation expose qu'elle n'a pas l'intention de remettre en cause la question générale du reclassement, mais elle estime que celui-ci a créé quelques anomalies auxquelles elle désirerait voir apporter remède.

C'est ainsi qu'il lui apparaît que les C. B. R. O. 2 restent, en raison des pourcentages fixés pour les grades de C. B. R. O. 2, C. B. R. O. 1 et C. B. R. O. P., trop longtemps dans leur grade ; elle voudrait que les C. B. R. O. 2, du moment qu'ils ont fait la preuve qu'ils ont les aptitudes nécessaires au commandement, soient nommés au grade de C. B. R. O. 1 dans un délai moyen de deux ans.

Le directeur général fait remarquer que de semblables demandes ont déjà été présentées pour les grades jumelés et qu'il n'est pas possible de limiter systématiquement la durée de service dans le grade le moins élevé de la filière, ce qui créerait des avancements automatiques. Toutefois en ce qui concerne les grades de C. B. R. O., le directeur général accepte de faire examiner la possibilité de modifier les pourcentages respectifs des C. B. R. O. 1 et de C. B. R. O. 2 (sans modifier celui des C. B. R. O. P.).

2. Possibilité de nomination, sans nouvel examen, au grade de C. B. R. O. 1 des C. B. R. O. 2 ex S. C. B. R. O.

La délégation demande que les C. B. R. O. 2 qui ont été nommés à ce grade sans avoir subi l'examen institué en 1945 pour le grade, mais seulement celui qui donnait accès au grade de S. C. B. R. O., puissent être nommés au grade supérieur sans avoir à subir un nouvel examen.

Le directeur général fait remarquer que l'on a déjà pris une mesure bienveillante en permettant l'accès du grade de C. B. R. O. 2 à des agents qui n'avaient subi que l'examen de S. C. B. R. O. Il se fera toutefois renseigner sur le nombre des agents qui pourraient être intéressés par la demande présentée par la délégation.

3. Création du grade de chef visiteur principal (échelle 9) et application des mêmes règles d'avancement pour les chefs visiteurs que pour les chefs de Brigade ouvriers.

M. BOURRIE fait remarquer qu'il s'agit-là d'une question touchant au reclassement lui-même puisqu'elle a pour objet la création d'un nouveau grade. Le fait d'y donner satisfaction ne manquerait pas de provoquer d'autres demandes auxquelles il serait impossible de ne pas donner la même solution.

Il y a lieu de considérer, par ailleurs, que les agents d'origine « manœuvre » qui se trouvent en proportion importante dans la filière « Visite » y trouvent déjà un débouché nettement plus avantageux que celui qu'ils auraient eu s'ils étaient restés à l'atelier.

4. Pour le M. T., retour progressif au rapport primes-salaires existant en 1938.

La délégation fait valoir que la filière « Ouvriers » offre très peu de débouchés car, en raison du petit nombre des agents d'encadrement, la majorité des ouvriers qui sont admis à l'échelle 5 terminent leur carrière à l'échelle 6. L'augmentation de leurs primes, qui pourrait se faire en dehors d'un relèvement général des salaires, donnerait quelques satisfactions aux intéressés et éviterait le découragement qui se manifeste parmi eux, notamment parmi les anciens apprentis.

M. BOURRIE explique que, s'il est exact que le rapport primes-salaires des ouvriers a diminué, l'ensemble de leur rémunération (salaire + primes) ne les place pas mal dans la hiérarchie ; l'augmentation de leurs primes entraînerait une modification de la relativité qui existe par exemple, entre leur rémunération et celle des agents du Service V. B.

Au demeurant la diminution de la relativité des primes au traitement se retrouve dans toutes les filières MT et n'est donc pas particulière aux ouvriers. C'est notamment le cas de la filière « conduite ». Cette situation est la conséquence de la forme donnée à la demande même des organisations syndicales, aux augmentations successives de la rémunération. Une mesure spéciale aux ouvriers susciterait donc de multiples revendications qu'il ne serait pas possible de satisfaire.

5. Revalorisation des grades de : élève conducteur électricien, conducteur d'autorails, conducteur de diesel de route — de T 2 à T 3.

La délégation signale que les élèves conducteurs électriciens, les conducteurs d'autorails et les conducteurs de diesels de route sont placés sur la même échelle que les mécaniciens de manœuvres (T2) alors qu'ils assurent, en fait, un service analogue à celui des élèves-mécaniciens (échelle T3) et ont les mêmes responsabilités qu'eux. Il lui paraît donc équitable de revoir la situation de ces agents.

M. BOURRIE objecte que les élèves-mécaniciens remplissent tantôt la fonction de mécanicien de route, tantôt celle de chauffeur de route. Par contre, les élèves conducteurs électriciens, s'ils ont effectivement des responsabilités lorsqu'ils remplissent les fonctions de conducteurs, n'en ont que peu lorsqu'ils sont utilisés comme aide-conducteur. Il est donc normal que les deux grades d'élève-mécanicien et d'élève-conducteur électricien ne soient pas placés sur la même échelle.

Au demeurant la demande présentée serait une révision du reclassement.

6. Extension de la lettre Pf 7575 (classe de voiture) aux ex-attachés.

La délégation appelle l'attention sur certains ex-attachés qui, admis antérieurement au 1^{er} janvier 1950, ont été nommés à l'échelle maximum prévue par le Tableau des Diplômés, postérieurement à cette date. Les intéressés ont été ainsi privés du bénéfice de la classe de voitures dont ils auraient bénéficié si la réglementation concernant les classes de voitures n'avait pas été modifiée au 1^{er} janvier 1950. La délégation demande que le bénéfice du régime de classes de voitures antérieur au 1^{er} janvier 1950 soit accordé aux intéressés.

Il sera donné satisfaction à cette demande.

7. Facilités de circulation des agents travaillant ou domiciliés sur une ligne coordonnée au service voyageurs.

Il n'est pas possible de prendre une mesure d'ensemble concernant les agents domiciliés sur ces lignes. Le directeur général n'a pas d'objection à ce que des cas particuliers soient signalés aux régions intéressées.

8. Extension de la Pe 56 aux S. T. O. et Réfractaires.

Les dispositions prises par la S. N. C. F. en faveur des différentes catégories des victimes de la guerre s'inspirent de celles qui ont été appliquées aux fonctionnaires de l'Etat.

Il n'est pas possible à la S. N. C. F. d'adopter la mesure demandée par la délégation tant que le bénéfice n'en aura pas été accordé aux fonctionnaires.

9. Allocation de parcours des Brigades de la Voie.

La délégation demande la modification du régime de l'allocation de parcours des brigades de la Voie, les agents ne comprenant pas que la

Nos Conférences annuelles des commissions techniques

LES six grandes Commissions fédérales se sont réunies en conférence aux dates ci-après :

1 ^{er} février. — Roulants.	4 — —	Voies et Bâtiment.
2 — — Sédentaires MT.	5 — —	Services communs.
3 — — Exploitation.	9 — —	Activités Sociales.

L'année 1953 ayant été fertile en actions pour l'aboutissement des revendications d'ordre général, le travail des C. T. s'en était quelque peu ressenti et nous aurions pu craindre que nos conférences n'obtiennent pas le succès habituel, il n'en fut rien, bien au contraire.

Nous tenons à féliciter ici tous les camarades, qui y ont participé, du concours qu'ils ont apporté à l'étude et à l'élaboration du programme revendicatif et constructif de notre Fédération. Ils ont prouvé que nous pouvions compter sur eux.

Le travail fait au cours de ces conférences est nettement supérieur à celui des années précédentes, ce qui prouve que l'organisation, sans être parfaite (la perfection n'est pas de ce monde), permet de faire ce qui doit être fait. Mais le succès est aussi le fruit d'une continuité dans la prise des responsabilités de la plupart de nos camarades, qu'ils soient délégués du personnel, délégués dans les comités mixtes ou secrétaires de Commissions techniques à quelque étage que ce soit.

Cependant, il nous appartient de resserrer davantage les liens qui doivent unir les camarades attelés à la même tâche, dans le cadre appelé à cet effet lors de ces journées, à savoir que la tâche n'est pas terminée par la désignation des responsables, car ceux-ci ne sauraient tout faire et tout connaître s'ils sont livrés à eux-mêmes. Ce n'est qu'en faisant équipe avec eux que nous pourrons faire avancer nos revendications. Il faut créer un courant permanent des syndicats, aux secteurs, aux Unions, à la Fédération. Nous n'insisterons pas davantage, nous savons que nous pouvons compter sur vous.

Nos camarades ont parfaitement compris que la tâche n'est pas aisée et qu'il ne suffit pas de poser les questions pour les résoudre et que, d'autre part, il faut être sérieux pour ne pas nous laisser aller aux mascarades présentées par la C. G. T. sous la forme de conférences catégorielles et unitaires qui se sont tenues durant l'année passée.

Nos camarades ont compris que l'action syndicale était autre chose qu'un spectacle permanent qui tue le syndicalisme.

Conscients de nos responsabilités, nous saurons œuvrer dans ce sens, de façon à fortifier toujours davantage un véritable syndicalisme dans la profession, au service des cheminots.

Jean CHAPLAIS.

part A de cette allocation, ne soit accordée à ceux qui ont à parcourir une distance inférieure à 3 kilomètres et qu'ensuite, cette part croisse avec la distance parcourue.

La question est liée à celle de l'utilisation du personnel des brigades, donc à celle de la longueur du canton. Une étude est en cours à ce sujet.

10. Mise au Cadre permanent des auxiliaires cantonniers et G. B.

La délégation signale que lorsque des autorisations d'embauchage au Cadre permanent leur sont données, les Services commencent par régulariser la situation des auxiliaires qui approchent de la limite d'âge même si ceux-ci ont été embauchés récemment. De tels errements qui sont justifiés en eux-mêmes, sont préjudiciables aux auxiliaires plus anciens ; aussi la délégation demande-t-elle que l'on évite d'embaucher comme auxiliaires des candidats approchant de la limite d'âge.

Le directeur général a déjà fait aux régions des recommandations en ce sens : celles-ci seront renouvelées.

La délégation se propose d'autre part de signaler à la direction P quelques cas d'auxiliaires qui n'auraient pu être mis au Cadre permanent parce que ayant dépassé de quelques jours la limite d'âge.

Ces cas seront examinés.

11. Amplitude de travail des agents V. B. en déplacement sur un autre canton.

Le directeur des I. F. a donné, en décembre 1952, des instructions pour que soient évitées, dans toute la mesure du possible, des amplitudes supérieures à 12 heures. On examinera vers le milieu de la présente année les conditions dans lesquelles ces instructions ont été appliquées.

12. Augmentation et modification du mode de calcul de la prime des agents de conduite.

La délégation souhaiterait voir attribuer une certaine part fixe de façon à réduire l'éventailage des primes.

Le directeur général explique qu'il est nécessaire, pour entretenir l'émulation parmi le personnel de conduite, de différencier les services difficiles des services faciles. La prime seule permet de le faire et ne doit pas, par conséquent, être fixée à des taux uniformes ou voisins.

13. Possibilité pour les agents de conduite de bloquer 2 G. R. P. en un seul de 62 heures.

Bien qu'un tel blocage ne soit pas conforme à la réglementation du travail, le directeur général n'a pas d'objection à ce qu'il soit autorisé sur demande des agents intéressés. La région de l'Est (qui serait la seule où la mesure ne soit pas appliquée) sera avisée en conséquence.

14. Crédit d'une indemnité compensatrice pour les agents des Services actifs.

La délégation signale que les régions éprouvent de grandes difficultés pour trouver des candidats pour la filière du mouvement, les agents préférant s'orienter vers celle des bureaux de gare où le service est moins pénible. La délégation pense qu'il pourrait être envisagé, pour éviter la désertion de la filière Mouvement, d'accorder une prime spéciale aux agents de cette filière.

M. le Directeur général indique qu'une telle mesure aurait en effet, pour conséquence, de modifier la répartition des grades dans les échelles telle qu'elle résulte du reclassement. Elle ne peut donc être envisagée.

15. Examen de la situation des conducteurs de locotracteurs.

La délégation a en vue le cas de conducteurs de locotracteurs du Service EX qui sont affectés à la conduite d'engins de forte puissance (plus de 300 CV). Elle demande pour les intéressés une échelle équivalente à l'échelle T2.

La question des conditions dans lesquelles doit s'effectuer la conduite des locotracteurs est actuellement à l'étude.

16. Examen de la situation des enrayers.

La prime d'enrayage a été relevée au 1^{er} novembre 1953 dans une proportion plus forte que les autres primes. Cette demande est spécialement notée.

17. Situation des agents en résidence dans les stations balnéaires, climatiques ou thermales.

La Fédération des Syndicats Chrétiens enverra à la direction P. les propositions qui lui ont été demandées le 8 juillet 1952. Ces propositions seront examinées concurremment avec celles qui ont déjà été soumises par d'autres organisations syndicales.

18. Paiement des allocations familiales hors solde.

Le système préconisé par la délégation aurait pour avantage de dissocier nettement dans le salaire, la part qui correspond au travail fourni de celle qui correspond aux charges familiales.

Le directeur général serait d'accord sur le principe, mais il faut tenir compte de l'importance de la dépense supplémentaire qu'entraînerait pour la S. N. C. F. l'adoption de la mesure proposée. S'il était possible de trouver un système qui ne fût pas trop onéreux, le directeur général en envisagerait volontiers la mise en vigueur.

PERSONNEL DE CONDUITE

Au cours du Congrès, notre C. T. s'est réuni pour examiner le rapport de notre Conférence nationale ; il apparaît que le tirage du rapport n'a pas permis une distribution suffisante, je vais donc en demander à la Fédération un nouveau tirage.

Le rapport de la Sous-Commission des primes a suscité bien des remarques, plusieurs lettres me sont parvenues à ce sujet ; je demande à nos camarades de bien étudier ce projet ainsi que les rapports des deux autres Sous-Commissions et de transmettre leurs remarques et suggestions au Responsable régional « roulant ».

Notre prochaine réunion a été fixée à la veille du Conseil fédéral, à 14 heures, à la Fédération.

Au cours des journées du Congrès, j'ai été extrêmement surpris de lire, dans un journal d'extrême-gauche, que l'unité d'action s'était réalisée sur certains points, notamment au dépôt de La Villette ; effectivement, il y a eu des contacts entre camarades du dépôt, en vue d'une réunion éventuelle, mais toute décision devait être subordonnée à l'acceptation de notre Fédération.

A ce sujet, je crois qu'il est bon de rappeler que, sur le plan catégoriel, un essai d'unité d'action avait été tenté, mais c'est devant l'intransigeance de la C. G. T., qui voulait l'unité d'action sous sa direction et à son seul profit, que cet essai n'a pas abouti.

Nous avons notre camarade COUSIN au Bureau Fédéral, attendons qu'il nous transmette les consignes que l'actualité syndicale imposera.

Le Congrès nous a apporté une satisfaction que depuis longtemps nous attendions, notre représentation au Bureau Fédéral.

Des camarades ont été surpris que je n'ai pas posé ma candidature, je dois répondre que c'est moi qui ai demandé à notre camarade COUSIN Yves de se présenter, il est jeune et actif ; comme je pense laisser à notre ami la responsabilité de notre C. T. au prochain Congrès, je pense qu'une période de rodage lui sera très profitable car, connaissant les problèmes fédéraux, il augmentera considérablement sa valeur militante et pourra prendre, avec compétence et autorité, la responsabilité de notre Commission technique.

Au Conseil Fédéral, nous avons trois représentants : COUSIN Y., DEPREZ et FAIVRE au titre C. T. et deux camarades au titre de leur Union, ROUBIEU, de Marseille, et LARTIGUE, de Bordeaux.

C'est avec une grande satisfaction que nous avons enregistré l'entrée des représentants des C. T. au Bureau Fédéral, le point de vue des exécutants ne pourra qu'être encore mieux entendu, c'est pourquoi nous devons faire confiance à la nouvelle équipe fédérale et exécuter ses directives.

H. FAIVRE.



MATÉRIEL ET TRACTION

REDRESSEMENT DES PRIMES des agents sédentaires des dépôts et ateliers

Dans le cadre des aménagements à apporter aux primes de production des agents régis par les différentes Notices Techniques, en fonction de leurs grades et de leurs emplois, la Direction du Matériel et de la Traction, vient de procéder à un certain nombre de rectificatifs, qui marquent un premier pas, vers un redressement des anomalies que nous signalons dans « Le Cheminot de France » de janvier.

Redressement bien léger sans doute, mais qui apporte malgré

N. T. 74 T et 74 bis T

PERSONNEL OUVRIER DES ATELIERS DE DÉPOTS ET DU SERVICE INTÉRIEUR DES DÉPOTS

Les Agents en repos compensateurs d'astreinte recevront une prime individuelle égale à la prime moyenne réalisée par eux dans leurs travaux habituels, pendant le mois en cours ou à défaut pendant le mois précédent.

Les Agents blessés en service recevront la prime réduite dont le taux journalier est indiqué ci-après :

GRADE	Echelle	Ancien taux Prime minimum	Nouveau taux Prime réduite
Manœuvres et manœuvres charbonniers	2	9 fr.	23 fr.
Ouvriers spécialisés	3	12 fr.	35 fr.
Ouvriers professionnels de 2 ^e classe	4	15 fr.	46 fr.
Sous-chefs de brigade de manœuvres charbonniers	4	15 fr.	46 fr.
Ouvriers professionnels de 1 ^e classe	5	17 fr.	51 fr.
Ouvriers professionnels qualifiés	6	19 fr.	55 fr.
Visiteurs de machines	6	19 fr.	55 fr.
Visiteurs d'atelier	6	19 fr.	55 fr.
Maitres-Ouvriers	6	19 fr.	55 fr.

RELEVEMENT DU COEFFICIENT DE NATURE « N »
ANNEXE III. — Personnel des Ateliers de Dépôts. Travaux non tarifés.

CATEGORIE III. — Remplacer 0,90 par 0,95.

CATEGORIE IV. — Remplacer 0,70 par 0,75.

ANNEXE III bis. — Personnel du Service Intérieur des Dépôts.

CATEGORIE II. — Coefficient « n » 1,1 ajouter : « Conduite de grue à vapeur, des locomotives ou locotracteurs d'atelier et de magasin. »

CATEGORIE III. — Coefficient « n » passe de 0,90 à 0,95, ajouter : « Conduite de grue (sauf grues à vapeur). »

CATEGORIE IV. — Coefficient « n » passe de 0,70 à 0,75, ajouter : « Nettoyage des locaux, chantiers, cours et parcs. »

N. T. 88 T

CHEFS DE BRIGADE D'OUVRIERS ET CHEFS ET SOUS-CHEFS DE BRIGADE DE MANŒUVRES DANS LES DÉPOTS, LES GRANDS ATELIERS ET LES ENTRETIENS DES SERVICES DU MATERIEL ET TRACTION

Mêmes dispositions que les autres Notices Techniques pour les agents en repos compensateurs d'astreinte.

PRIMES DES AGENTS BLESSÉS EN SERVICE

GRADE	Echelle	Ancien taux Prime minimum	Nouveau taux Prime réduite
Personnel ouvrier			
Manœuvre	2	9 fr.	23 fr.
Ouvrier spécialisé	3	12 fr.	35 fr.
Ouvrier professionnel de 2 ^e classe	4	15 fr.	46 fr.
Ouvrier professionnel de 1 ^e classe	5	17 fr.	51 fr.
Ouvrier qualifié	6	19 fr.	55 fr.
Maitre-ouvrier	6	19 fr.	55 fr.
Prisonnier de guerre			
Visiteur	6	19 fr.	55 fr.
Sous-chef visiteur	7	21 fr.	61 fr.
Chef visiteur	8	23 fr.	67 fr.
Chefs et sous-chefs de brigade			
Sous-chef de brigade de manœuvres	4	15 fr.	46 fr.
Chef de brigade de manœuvres de 2 ^e classe	5	17 fr.	51 fr.
Chef de brigade de manœuvres de 1 ^e classe	6	19 fr.	55 fr.
Chefs de brigade d'ouvriers de 2 ^e classe	7	21 fr.	61 fr.
Chefs de brigade d'ouvriers de 1 ^e classe	8	23 fr.	67 fr.
Chef de brigade principal	9	25 fr.	72 fr.

ETIENNE CATTIN

TRAINS DETRESSÉ

PRIX VÉRITÉ 1953

Les drames du Rail sous l'occupation, par un ancien chef de dépôt de la S.N.C.F.

1 vol. 500 fr. JULLIARD

tout, une amélioration du montant de la prime, aux plus défavorisés d'entre nous.

En plus des modifications apportées au paiement des primes des agents blessés en service et que nous vous avons indiquées dans le précédent « Cheminot », nous vous donnons ci-après la nature de ces rectificatifs applicables aux primes afférentes au mois de janvier.

N. T. 67 T

PERSONNEL OUVRIERS DES GRANDS ATELIERS ET DES ENTRETIENS DU SERVICE MATERIEL

Prime des agents blessés en service :

Même barème que pour les agents régis par la 74 T.

Agents en repos compensateurs d'astreinte :

Même disposition que pour les agents des dépôts.

RELEVEMENT DU COEFFICIENT DE NATURE « N »

ANNEXE III. — Travaux non tarifés.

CATEGORIE II. — Coefficient de nature « n » 1,1, ajouter : « Nettoyage des dessous d'engins moteurs sur fosse, conduite de grues à vapeur des locomotives ou locotracteurs d'atelier et de magasin. »

CATEGORIE III. — Coefficient de nature « n » passe de 0,90 à 0,95, ajouter : « Approvisionnement des équipes en matières et en outillage. Manutention et nettoyage de pièces de machines. »

CATEGORIE IV. — Coefficient de nature « n » passe de 0,70 à 0,75, ajouter : « Nettoyage des locaux, chantiers et parcs. »

N. T. 68 T

PERSONNEL EN SERVICE DANS LES GARES

PRIMES DES AGENTS EN REPOS COMPENSATEURS D'ASTREINTES

Entrant pour la totalité dans le calcul de « t », les agents en repos compensateurs d'astreinte :

$t = \text{nombre de journées primées de l'agent dans le mois}$.
D'autre part, nous avons signalé depuis de longues dates et à différentes reprises, les anomalies existant entre les primes des C.B.R.O. et celles des agents travaillant sous leurs ordres.

Un rectificatif, que nous pensons bien être une première mesure, vient de paraître et modifie la valeur de la prime moyenne pour les CBRO 2 échelle 7.

Cette prime se trouve portée à 157 francs au lieu de 152 initialement.

De plus, faisant droit à une vieille revendication de nos Commissions Techniques, la Direction du Matériel et de la Traction vient de décider de faire bénéficiaire de la prime de gestion, de contremaître de 2^e classe, nos camarades chefs de Brigade d'Ouvriers (2^e classe, 1^e classe ou principal) tenant un emploi de contremaître.

Nous vous donnons ci-après la nature de ce revendicatif :

« Lorsqu'un agent a été désigné pour remplacer pendant au moins 15 jours primables (consécutifs ou non) au cours d'un même mois comptable un agent d'un grade supérieur touchant une prime de gestion, il bénéficie pour la durée entière du mois considéré de la prime que recevrait l'agent du grade le moins élevé susceptible de tenir de manière permanente l'emploi auquel l'agent chargé d'assurer le remplacement a été provisoirement affecté. »

La question reste entière en ce qui concerne nos camarades chefs de Brigade de Manœuvres assurant les remplacements de contremaîtres-manœuvres.

Ainsi après bien des hésitations, la Direction du Matériel et Traction a compris qu'il était nécessaire d'apporter certains redressements indispensables à la bonne marche du service, et en supprimant en partie certaines injustices par trop criardes. Il ne s'agit pas pour nous de « chanter » victoire, notre tâche est loin d'être terminée, il nous reste encore beaucoup à faire pour améliorer nos conditions d'existence.

C'est au sein de nos Commissions techniques que nous continuerons à travailler en recherchant ensemble les meilleures solutions possibles, et arriver enfin, sans démagogie, à redonner à notre profession et à notre filière en particulier, la place qui lui revient, et qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

WILMS M.

Audience à la Direction Générale

1^e Révision des pourcentages des divers grades de C.B.R.O. :

Il n'a pas paru possible à la Direction de nommer les C.B.R.O. 2 au grade de C.B.R.O. 1 dans un délai de deux ans. Devant ce refus, nous avons demandé que les pourcentages soient modifiés de façon à n'avoir que 20 % de C.B.R.O. 2.

La Direction nous a dit ne pas pouvoir aller aussi loin, tout au moins en première étape.

La lettre n° 91 TP du 25 février, publiée ci-après, nous donne en partie satisfaction et nous nous réjouissons pour les bénéficiaires de cette amélioration.

2^e Possibilité de nomination sans nouvel examen au grade de C.B.R.O. 1 des C.B.R.O. 2, ex S.C.B.R.O. 2 :

La Direction n'a pas pris position, mais nous a promis une réponse au plus tard dans trois mois. Nous savons que, suite à notre demande, les Régions sont consultées sur ce point. Nous espérons que le point de vue des Régions se rapprochera du nôtre et que, enfin, sera réglée une vieille histoire qui empêche aussi bien les intéressés que leurs patrons.

3^e Crédit de grade de Chef-Visiteur principal (échelle 9) et application des mêmes règles d'avancement pour les Chefs Visiteurs que pour les Chefs de Brigade d'Ouvriers :

Nous avons essayé un refus catégorique une fois de plus. L'argument mis le plus en avant par la Direction est l'origine Manœuvre de certains camarades de cette filière. Nous ne sommes pas d'accord avec cette réponse et nous continuons nos démarches jusqu'à ce que satisfaction soit donnée à cette juste revendication.

4^e Pour le MT, retour progressif au rapport Primes-salaires existant en 1938.

La réponse à cette question ne se modifie pas, la Direction apposant les différentes catégories de Cheminots entre elles.

Indiquons, toutefois, que la Direction n'est pas restée insensible à notre argumentation, mais il est bien évident qu'elle ne peut rien faire en cette matière sans de nouveaux crédits, et que c'est à la faveur d'une remise en ordre de nos salaires que nous pourrons revivre utilement cette question.

Comme on le voit, il n'est guère facile d'obtenir des satisfactions, et pourtant nous ne sommes pas très brelouilles de cette audience, contrairement à de nombreuses précédentes, aussi il ne faut jamais se décourager, car l'action revendicative exige beaucoup de persévérance et de ténacité.

J. CHAPLAIS.

Lettre n° 91 TP du 25 février 1954

à M. le Directeur de la R.M.

et à MM. les Chefs de Service M.T. et à MM. les Chefs de Service P.M. Je vous prie de bien vouloir prendre note que M. le Directeur général a décidé que les pourcentages de répartition des postes de chefs de brigade d'ouvriers entre les trois échelles 7, 8 et 9 seront à compter du 1er mars 1954 fixés comme suit :

Chef de brigade d'ouvriers de 2^e classe : 30 %

Chefs de brigade d'ouvriers de 1^e classe : 50 %

Chef de brigade d'ouvriers principal : 20 %.

Le Directeur : MAINCENT.



Audience à la Direction Générale

Si la Direction S.N.C.F. nous donnait satisfaction chaque fois qu'elle reconnaît le bien-fondé de nos revendications, il y aurait beaucoup moins d'injustices à la S.N.C.F. Malheureusement, le chapitre financier est souvent abordé ne nous laissant que des victoires morales.

Le laconisme du mémento d'audience publié à la page 4 ne signifie pas du tout que nous nous sommes contentés d'enregistrer des réponses plus ou moins négatives ; nous tenions à aller au fond des problèmes et les arguments avancés ont parfois ébranlé le directeur général.

Lorsque, par exemple, il nous a informé de l'augmentation de 30 % de la prime des enraveurs, suite à nos nombreuses interventions, nous lui avons fait remarquer que ce pourcentage, appréciable, se traduisait, en réalité, par une augmentation journalière de 7 francs accordée à des cheminots qui risquent leur vie et travaillent dans des conditions plus que pénibles.

Nous lui avons dit que les nombreux exemples de camarades amputés d'un bras ou d'une jambe militaient en faveur de l'attribution d'une prime plus importante aux enraveurs. La situation des conducteurs de locotracteurs a été abordée dans le sens d'attribuer à ces camarades une échelle correspondant à leurs responsabilités.

Cette question étant à l'étude dans les Services de la Direction

générale, nous avons amené des arguments supplémentaires et avons aussi insisté pour que les débouchés soient ouverts à ces camarades enfermés dans une spécialité très délicate. En dernière heure, nous apprenons que seuls seraient à l'avenir considérés comme conducteurs de locotracteurs les agents conduisant des engins de 80 à 150 CV.

Ceux conduisant des engins de 300 et 500 CV seraient mutés à T2.

Après cette première mesure, nous examinerons de nouveau la question.

Nous voulions aussi faire toucher du doigt au directeur général la nécessité de redonner au Service Actif toute sa valeur et son importance. Un examen complet de la filière a été fait et nous avons insisté sur la désaffection des jeunes à l'égard d'une filière qui est l'âme de notre corporation. En effet, les Facteurs, nommés FMX après examen, dans de petites gares, voient souvent leur traitement diminuer malgré cette promotion (ceci nous a permis de redire ce que nous pensions des abattements de zone).

Les connaissances multiples exigées des agents de la filière mouvement, les responsabilités qu'ils sont appelés à prendre, la fatigue physique qui leur est imposée, les inconvenients d'un travail à l'extérieur ont amené le directeur général à reconnaître les anomalies résultant du reclassement, il s'est déclaré

d'accord avec tous les arguments exposés et nous souhaitons qu'il puisse concrétiser bientôt l'opinion qu'il s'est faite de ces camarades méritants.

XXIV^e CONGRÈS FÉDÉRAL

LUNDI 22 FÉVRIER - 1^{re} et 2^e Séances (Suite de la première page)

Modification des statuts et du règlement intérieur

remarquer que le Conseil fédéral peut démissionner à tout moment un membre du bureau fédéral qui ne remplirait pas son mandat. Il demande en conséquence à l'Assemblée de repousser la proposition.

La motion proposée est donc mise aux voix : 16 voix pour.

La proposition de réforme est également mise aux voix : une très nette majorité est « pour » ; il y a 11 abstentions.

Par le vote émis l'Assemblée adopte la discussion du projet de réforme des statuts.

Le président signale aux Congressistes l'arrivée de dix-sept délégués de l'Afrique du Nord et présente aux arrivants des souhaits de bienvenue auxquels l'Assemblée s'associe chaleureusement.

Avant d'ouvrir la discussion sur les statuts, CHARRIER demande à l'Assemblée de se prononcer au sujet de la motion présentée par l'Union fédérale des Cadres. HAILLANT présente la motion à l'Assemblée et donne les raisons des modifications proposées. PAILLIEUX, en tant que rapporteur, soutient la proposition présentée par l'Union fédérale des Cadres. GERBAUT (S.O.) demande pourquoi on veut ainsi créer une Union Cadre et une Union Base et pose le problème grève. Il

vient entre dans la rédaction de cet article.

Le rapporteur accepte également.

Chapitre III, art. 19 : Adopté sans discussion.

Chapitre IV bis, art. 22 bis : Adopté sans discussion.

Chapitre VI, art. 25 : ALLANOT propose que la représentation Cadres soit limitée à un membre au lieu de deux au Conseil fédéral.

CHARRIER propose que la C.T. Exploitation soit représentée par trois membres au lieu de deux au Conseil fédéral.

LOTTE préférera que les C.T. ne soient plus représentées au Conseil fédéral.

HUET demande que les secrétaires de secteur soient représentés au Conseil fédéral, et il demande également une modification du 3^e alinéa du même article au sujet des conditions d'éligibilité pour que le texte en devienne : « deux ans au moins de fonctions effectives dans un des organismes. »

Cette dernière modification est acceptée, et la séance de la matinée est suspendue à 12 h. 30.



MOTION sur le Statut professionnel du Cheminot

LE CONGRES :

APRES examen de la question, telle qu'elle se pose à la suite des événements d'août et en fonction des engagements pris à cette époque par le Gouvernement en vue de mettre fin au régime d'exception imposé aux Cheminots par les décrets du 1^{er} juillet 1950 :

— CONSTATE avec regret qu'à la date du 25 février 1954 ces engagements n'ont eu aucun commencement d'exécution et que la corporation tout entière continue de subir les conséquences du régime arbitraire créé par ces décrets ;

— CONFIRME la déclaration faite à ce sujet, le 17 décembre 1953, par les représentants de la Fédération à la Commission mixte du Statut et donne mandat au nouveau Bureau Fédéral pour poursuivre l'action engagée dans le cadre fixé par ladite déclaration.

propose que l'ancien texte soit maintenu.

FASSINOTTI vient démontrer que les Fédérations C.G.T. et C.G.T.-F.O. ont récemment mis pied des Unions Cadres et que ce serait ne pas aller de l'avant de ce repousser la création des Unions régionales Cadres.

Après d'autres précisions de PAILLIEUX, il est procédé au vote au sujet de la création des Unions régionales Cadres. Cette création est adoptée à la majorité et l'article 5 du chapitre 1^r sera modifié en conséquence.

Les modifications apportées aux articles 6, 7 et 12 du chapitre II sont adoptées sans discussion.

Chapitre II, art. 13 : CHARRIER demande que le mot « intermédiaire » soit ajouté après le mot « groupements » dans la rédaction de cet article. Courte discussion et sur précisions apportées par CHARRIER, cette adjonction est acceptée.

GERBAUD déplore ensuite une motion d'ordre demandant la prise en considération du nombre de voix inscrit sur chaque carte rose. PAILLIEUX lui fait remarquer qu'il n'existe pas de vote intermédiaire entre le vote à main levée et le vote au scrutin secret.

L'Assemblée continue ensuite la discussion des projets de réforme statutaire.

Chapitre II, art. 14 et 16 : adoptées sans discussion.

Chapitre II, art. 17 : CHARRIER demande que le mot « Groupement » soit substitué au mot « organisation » dans la rédaction de cet article.

Le rapporteur est d'accord à ce sujet.

Chapitre II, art. 18 : CHARRIER demande que le verbe « pour-

reprise à 15 heures.

MARTIN demande une représentation plus importante de l'exploitation au sein du Conseil fédéral.

HEURTAUX proteste contre la réduction des conseillers fédéraux à chacun. Il s'attache surtout à faire comprendre à l'assistance, l'impossibilité de conserver une Commission administrative trop lourde qui ne peut réaliser un travail effectif dans un délai limité.

Il est ensuite procédé au vote à main levée sur le texte de l'art. 27 tel qu'il est présenté.

Ce texte est adopté à l'unanimité.

Les articles 28 et 29 sont acceptés sans discussion.

Chapitre VII, art. 32 : FA-

VRAIS (E) demande pourquoi la nouvelle rédaction de l'art. 32 prévoit la convocation d'un Congrès extraordinaire sur requête de deux tiers au moins des organisations fédérées. Alors qu'autièrement un tiers seulement de ses organisations avait le même pouvoir, il demande que les demandes présentées par les syndicats après la grève d'août n'ont pas été pour quelque chose dans cette modification.

PAILLIEUX répond qu'il s'agit d'une erreur dans l'ancien texte et qu'il était normal qu'une minorité puisse demander la convocation.

CADET proteste contre la réduction apportée dans le nombre des sièges attribués à l'A.L. et dit que l'éloignement de cette Union ne lui permet pas de posséder des représentants au sein des C.T. fédérales.

PAILLIEUX indique que ce n'est pas que le rappel de dispositions antérieures, déjà appliquées à la Fédération. La proposition mise aux voix est adoptée.

Art. 18 bis (Honorariat) : BOU-

QUET et CANNEVET sont contre l'inscription au règlement intérieur des dispositions prévues. HUET est pour CAORS demande la suppression du deuxième alinéa.

PAILLIEUX explique les raisons qui ont motivé cette proposition. Un vote révèle un congrès hésitant, qui sans mettre en ques-

tion le principe de l'honorariat, estime qu'il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans le règlement intérieur.

Le rapporteur accepte également prendre la parole quelques instants pour rappeler que les Cadres peuvent également prendre leur part de ce conflit.

CHARRIER rappelle les interventions successives et situe le problème réel.

BRUS fait une allusion au cli-

mat actuel du Congrès et dépose une motion, émanant de MIGNARD au sujet de la représen-

tation des Cadres.

Le président des Cadres de Nan-

cy prend la parole quelques instants pour rappeler que les Ca-

ders peuvent également prendre

leur part de ce conflit.

Le rapporteur est d'accord à ce sujet.

Chapitre II, art. 18 : CHAR-

RIER demande que le mot « orga-

nisation » soit substitué au mot « orga-

nisation » dans la rédaction de cet article.

Le rapporteur est d'accord à ce sujet.

Chapitre II, art. 19 : CHAR-

RIER demande que le verbe « pour-

reprise à 16 heures.

PAILLIEUX après avoir fait re-

marquer à l'assistance que les dif-

férentes contradictions donnaient raison au projet de réforme qu'il présente, répond ensuite à chacun

Motion

Générale

ACTION PROFESSIONNELLE

- Se déclare persuadé que le travail efficace des Commissions techniques est un facteur important de l'aboutissement des revendications professionnelles,
- Affirme sa volonté de voir la réalisation d'une cogestion véritable sur tous les échelons de l'entreprise pour aboutir à une transformation de l'économie qui sera au service de l'homme dans le cadre du statut juridique de notre entreprise.
- Se proclame solidaire de la courageuse action professionnelle menée par les Syndicats d'Afrique du Nord et des Territoires d'Outre-Mer et salut particulièrement les camarades tunisiens en lutte contre la Direction des Chemins de fer et les Pouvoirs publics.

ORGANISATION DES TRANSPORTS

- Dénonce l'inéficacité de l'Avenir du 10 juillet 1952 dont l'application n'a fait qu'aggraver le déséquilibre financier de la S.N.C.F. et empêche celle-ci de remplir normalement sa mission.
- Affirme qu'il est devenu indispensable et urgent de mettre fin à l'état d'anarchie des transports en tenant compte exclusivement de l'intérêt général dans une perspective de l'expansion de l'économie.
- Estime que les réformes internes à la S.N.C.F. ne doivent être réalisées qu'avec prudence en tenant compte de leur incidence sociale et de leurs répercussions sur le fonctionnement de l'entreprise.
- Renouvelle sa volonté de voir constituée une Fédération générale des Transports sur le plan national et se déclare décidé à suivre de très près l'organisation des Transports sur le plan européen en apportant un concours soutenu à l'action du Comité International des Transports de la C.I.S.C.
- Se sépare en réaffirmant son attachement indéfectible à la Fédération, à la Confédération et à la C.I.S.C. tout entière.

25 février 1954.

MARDI 23 FÉVRIER - 4^e Séance après-midi

RAPPORT MORAL

À la fin de la séance du mardi matin, PAILLIEUX présente brièvement le rapport moral que chaque congressiste a pu, d'ailleurs, examiner à l'avance, un document ayant été adressé à tous les syndicats cinq semaines avant le Congrès.

Après l'exposé de PAILLIEUX la séance est suspendue et la séance de l'après-midi s'ouvre par la discussion du rapport moral, chapitre par chapitre.

Le chapitre « salaires » est adopté à une très forte majorité.

d'août, aucune décision n'est intervenue pour préciser le statut juridique des cheminots avant le 1^{er} janvier 1954. Notre Fédération ne peut pas laisser l'affaire en sommeil et poursuit son action.

NICOLAS expose encore la position prise par nos délégués à la Commission de la Convention collective en ce qui concerne la P.F.A.

Le chapitre de la Convention collective est adopté presque à l'unanimité.

AUXILIAIRES ET CAISSE DE PRÉVOYANCE

MANCIAUX (Est) demande que la Fédération examine la question de l'insécurité d'emploi de nombreux auxiliaires et cherche à obtenir l'admission au cadre permanent du plus grand nombre d'auxiliaires.

HUITRE (Algier) aimerait une action plus énergique en faveur des auxiliaires.

BERNIGAUD (S.E.), CAORS (S.O.) font quelques remarques concernant la Caisse de Prévoyance et notamment au sujet de l'insuffisance des remboursements.

EN ce qui concerne les auxiliaires, NICKMILDER répond qu'il est tout à fait d'accord avec les interpellateurs pour l'embauchage à l'essai, et non pas comme auxiliaires, des agents appelés à assurer un travail régulier. Depuis la Libération notre Fédération a lutté pour reléver plus substantiel des salaires des cheminots. Il rappelle qu'à mois d'août les camarades ont fait grève pour le renversement de la politique économique et sociale du Gouvernement.

BARTELET (Hellenmes) intervient dans le même sens pour remarquer l'insuffisance des salaires des cheminots de la base et donne en particulier des précisions chiffrées sur le budget des familles nombrées.

HEURTAUX et PEUCHOT (Jennes), HUITRE (Algérie), AZE (Fougères), expriment leur satisfaction et insiste pour qu'une propagande plus large soit faite dans les mois à venir. THOMAS (Dinan), LABUIS (Montauban), estiment que la mise en place a été réussie.

Autre intervention de BRUS (Ouest) à propos du salaire minimum.

WILMS (Nancy) et PUECH (Rennes) signalent les anomalies des filières des ouvriers du M.T. Ceux-ci sont victimes d'un écart dans les salaires des échelles 4, 5, 6 et 7.

CAVENET (Nantes) fait la même remarque. Il est heureux toutefois de constater que la C.F.T.C. travaille à obtenir la suppression des abattements de zone.

CHARDON (St-Etienne) remarque qu'il est difficile de faire accepter aux camarades de la base un éventail des salaires qu'ils trouvent encore un peu trop largement ouvert.

Enfin BORJA (Algérie) n'est pas d'accord pour une P.F.A. uniforme.

BUTET répond aux différents interpellateurs.

Le problème des salaires est celui qui a le plus préoccupé la Fédération depuis notre dernier congrès.

Pour répondre à CANEVET, il donne des précisions chiffrées prouvant l'exactitude de ce qu'il a écrit dans le rapport moral concernant l'augmentation des salaires.

BARTELET a raison de dire que le salaire du père de famille n'a pas augmenté. Il est très difficile de faire admettre la notion de salaire familial de base.

BUTET reconnaît que le Protocole du 24 mars 1953 a laissé sans solution le problème des filières ouvrières, mécaniciens et chauffeurs. Mais parce qu'on n'obtenait ce point, fallait-il refuser les avantages offerts par le Protocole ?

(12 % d'augmentation moyenne.)

Effectivement on a écrasé les échelles moyennes (5 à 9). Mais avons-nous en tort de faire de l'action pour les bas salaires ? Le problème de la grille des salaires n'est pas simple. La hiérarchie doit s'écraser, dans une certaine mesure, quand s'élève le niveau de vie de la base.

BUTET explique que, pendant longtemps encore, il faudra lutter pour l'amélioration des salaires. Mais les conquêtes sociales s'arrachent jour après jour, il n'y a pas de petites victoires.

Le président après avoir remercié le Congrès de son attention, leva la séance à 12 h. 15.

Le rôle de notre Fédération, c'est



Albert BONNEAU
Notre sympathique Trésorier général

SALAIRES

CHAUMEAU (Rouen) demande que la disposition de ses syndiqués. Ce sera chose faite à partir de cette année, et nos camarades pourront avec leur famille passer d'agréables vacances.

J. DERVILLEZ voit son exposé salué de vifs applaudissements et le président passe la parole aux interpellateurs sur la Caisse de Résistance.

HEURTAUX et PEUCHOT (Jennes), AZE (Fougères), expriment leur satisfaction et insiste pour qu'une propagande plus large soit faite

MOTION

sur les rapports du syndicalisme et du politique

Le Congrès approuve dans son ensemble l'analyse remarquable faite dans le rapport d'orientation sur le problème des rapports du syndicalisme et du politique qui se trouve ainsi clairement et franchement posé.

Il estime que, partant de ces éléments, un engagement concret peut dès maintenant être défini.

A cet effet le Congrès affirme que,

Le dernier Congrès confédéral ayant condamné le capitalisme et le régime existant, en jetant le principe d'une cité nouvelle, l'absence d'une expression politique, reflétant, actuellement, les aspirations de la C.F.T.C., n'exclut pas son orientation vers un syndicalisme « révolutionnaire » dans le sens de la définition donnée par le rapporteur.

Cependant, décidé à maintenir le syndicalisme hors du jeu des partis en présence, et à défendre farouchement l'indépendance de la C.F.T.C.,

Le CONGRES rejette tout accord avec un parti politique quel qu'il soit, et s'accorde avec le rapporteur pour éviter actuellement toute solution menant à une présentation de candidatures syndicales

Afin de donner une suite positive aux conclusions du rapport, le Congrès demande en premier lieu :

- Une prise de position nette sur la prochaine loi électorale,
- La mise en place, dans tous les organismes de la C.F.T.C., de Commissions d'action et de propagande auprès des travailleurs, relatives à des prises de position précises sur les problèmes essentiels de la politique actuelle, tant intérieure qu'à l'étranger, ayant un retentissement certain sur l'avenir du Mouvement Ouvrier.
- La dénonciation par la C.F.T.C. de tous les parlementaires, sans distinction, qui, par leur vote au cours des débats sur ces problèmes essentiels, reculeront devant leurs responsabilités.

Pour conclure le Congrès estime que :

- Par l'application des mesures ci-dessus,
- Par une formation politique éclairée de ses militants,
- Par une pression accrue sur les parlementaires et
- Par la recherche patiente d'un regroupement capable d'assurer la mise en place des réformes préconisées par elle, ou à un transfert de personnalités du Syndicat au Politique.

La C.F.T.C. s'engage dans la seule voie pratique qui permette actuellement au syndicalisme d'assurer la sauvegarde de la démocratie en vue de l'avènement d'une société nouvelle conforme aux réelles aspirations des travailleurs.

MARDI 23 FÉVRIER - 4^e Séance (Suite)

RAPPORT MORAL

ciales, VAL expose que le décret de surcompensation des allocations familiales devra permettre de donner aux cheminots l'organisme de gestion que possèdent les travailleurs du secteur privé. A ce moment-là, nous pourrons mener une politique plus efficace en matière sociale.

Pour ce qui concerne le logement, VAL répond tout d'abord à PELLET opposé à la formule « castor ». Pour les modestes salaires, cette formule est la seule manière d'apporter la contribution demandée au futur propriétaire. C'était le devoir de notre Fédération de soutenir les « castors ». Notre action actuelle est orientée vers l'accès des travailleurs à la propriété par l'obtention de prêts.

Après l'adoption du chapitre Activités sociales, un large débat s'institue au sujet de l'*action directe*.

Un certain nombre d'interpellateurs expriment le mécontentement des cheminots et exposent les critiques faites aux dirigeants fédéraux pour leur action au mois de mai et pendant la grève du mois d'août (délégués de Bordeaux, Lille, Sotteville, Tours, Nantes).

ACTION DIRECTE

Dès l'ouverture de la séance, les délégués de l'Union A.L. demandent que la discussion se maintienne sur le seul terrain syndical et insistent pour qu'on retire la parole à tout orateur qui s'écarte des questions à l'ordre du jour.

La discussion continue. De nombreux interpellateurs interviennent encore sur la conduite de la grève, l'affaire des sanctions, etc.

A noter l'intervention de MO-NEGA (Algérie), qui proteste énergiquement contre une déclaration de l'U.D. de la Loire au sujet des événements d'Afrique du Nord. Il espère que cette attitude de nos camarades de la Loire est avant tout la conséquence de leur ignorance des faits.

Deux dirigeants fédéraux, NI-COLAS et BUTET, vont répondre aux critiques des interpellateurs.

NICOLAS donne des précisions qui expliquent l'attitude de la Fédération pour les mouvements du 30 avril et du 27 mai. Puis les événements du mois d'août, il reconnaît que la grande masse des cheminots a poursuivi la grève sans ordre fédéral. Il appartient alors aux militants de prendre conscience du mouvement et de

le diriger, non pas de se laisser entraîner.

NICOLAS fait deux remarques. Au mois d'août, nous étions engagés dans une grève politique. Une grève politique n'est pas l'affaire d'une corporation ; elle est interprofessionnelle. Or, le secteur privé étant handicapé pour mener une grève à cette époque des vacances.

Quant à l'unité d'action avec la C.G.T., il ne pouvait en être question, parce que nous n'avons pas du tout les buts politiques de la C.G.T.

BUTET cherche à tirer les enseignements de la grève du mois d'août. Il reconnaît certaines critiques valables, mais souligne que toutes les responsabilités prises au cours du mois d'août l'ont été par toute l'équipe fédérale.

Il rejette certaines critiques d'ordre politique et affirme l'entière indépendance de la Fédération vis-à-vis de tout parti politique. Pour ce qui est du renversement du Gouvernement, c'était l'affaire du Parlement et non du syndicalisme.

BUTET constate, en terminant, que l'échec de l'anarcho-syndicalisme au mois d'août dernier a prouvé que la grève générale seule n'est pas capable de changer la politique française. Il est nécessaire de trouver, pour les temps actuels, une forme valable d'expression du mouvement ouvrier sur le plan politique. Ceci fait l'objet d'un chapitre du rapport d'orientation.

Après les explications de NI-COLAS et BUTET, une discussion s'engage au sujet de l'adoption du chapitre sur l'*action directe*. On demande le vote à bulletin secret.

Finalement, il est décidé à la majorité que l'ensemble du rapport moral va être mis aux voix ; exception faite pour le chapitre « *action directe* » réservé, pour lequel interviendra un vote à bulletin secret au cours de la séance de l'après-midi.

CHETCUTI (Tunisie) monte à la tribune pour exposer toute l'action du syndicalisme en Tunisie.

Le rapport moral est adopté à la presque unanimité (4 contre et 10 abstentions).

Quant au chapitre relatif à « *l'action directe* » qui avait fait l'objet du vote à bulletin secret, il est adopté par 280 voix contre 163.

Remboursement total assuré - Rien à votre charge
pour vos ordonnances d'optique médicale
LUNETTES, VERRES, ÉTUFS au TARIF de la Caisse de Prévoyance
JOURDAN, Opticien 107, rue Lafayette, 107
Maison tenue de Père en Fils depuis 1860

MERCREDI 24 et JEUDI 25 FÉVRIER - 5^e, 6^e et 7^e Séances

RAPPORT D'ORIENTATION

Président :

AZE (Ouest).

Assesseurs :

LARNAUD (Sud-Ouest).

BOURDETTE (Sud-Ouest).

Secrétaire :

GONDINET (Ouest).

Afin de simplifier la présentation de la discussion sur le rapport d'orientation, l'ensemble de cette discussion qui s'est déroulée sur trois séances a été bloqué.

Le président, après avoir invité le Congrès à passer à l'ordre du jour donne la parole à Maurice BOULADOUX, président de la C.F.T.C.

Celui-ci en quelques mots salue les congressistes et constate le dynamisme des interpellateurs. Il conclut que nous devons tirer tout le parti des explications rendues nécessaires afin de faire confiance au nouveau bureau. En terminant, il tient à souligner les qualités de A. PAILLIEUX dont l'action ne s'est pas ralenti depuis la Libération. (Applaudissements.)

P. BUTET présente le rapport d'orientation et souhaite qu'après les critiques émises, des solutions soient apportées, nombreuses et variées.

Après des interpellations et vote, le Congrès décide de discuter le

tais nombre de problèmes sur lesquels nous nous devons de prendre position. P. BUTET précise dans quel sens, avec le maximum de précautions, nous devons nous intéresser aux problèmes économiques et politiques que se séparent difficilement. Nous veillerons à ne pas déborder.

BERARD (C.F.), FAVRAIS (Rennes), VACHON et LEPEURT (Sotteville), WILMS (Nancy) abordent les réductions de personnel et le travail confié à l'industrie privée. Ils dénoncent le favoritisme dont jouit l'I.P. et posent la question du plein emploi dans nos ateliers.

PAILLIEUX et P. BUTET sont d'accord pour que les marchés passés à l'I.P. soient sérieusement étudiés ; tant par nos Commissions techniques que par la Fédération de la Métallurgie représentée d'ailleurs à notre Congrès par J. LANNES. J. CHAPLAIS indique que la question n'a pas échappé à la S.N.C.F. et que l'on envisage de réduire progressivement les travaux confiés à l'I.P.

BRUNEBARNE (Bourget) intervient sur la cogestion, objectif n° 1, car il faut partager les risques et responsabilités pour tirer

RIOCREUX (Saint-Etienne), AL-LAIN (Noisy), RUNTZ (A.L.), VALENTE (Algérie) et porte sur les inégalités apparues après cette opération. BUTET estime que ces problèmes sont du ressort des Commissions techniques, lesquelles sont habilitées à faire des propositions.

RIOCREUX, VERLAINE (Est) ne sont pas d'accord pour une action avec la C.G.T., mais estiment que nous devons être beaucoup plus précis dans nos revendications.

On aborde ensuite la Commission supérieure des Conventions collectives et le salaire familial avec CONNESSON (Est), BARBEZ (Hellemes), RUNTZ (A.L.), cependant que BRUNET (Parthenay) dépose une motion sur le salaire familial, donnant au travailleur marié le SMIG plus un tiers et ensuite par enfant à charge un tiers du SMIG.

BUTET pense qu'il faut effectivement voir le pouvoir d'achat de chacun, mais pour lui le SMIG tel qu'il a été défini par la Commission supérieure est un point de départ qu'il faut d'abord obtenir avant d'aller plus loin. Il faut définir ce que l'on entend par sa-



LE NOUVEAU BUREAU FÉDÉRAL (Voir composition page 9)

chapitre II du rapport avant le premier.

Avant d'ouvrir la discussion du Chapitre II, le président passe la parole à L. FASSINOTTI, secrétaire général des Cadres qui exprime les regrets de notre camarade P. LIENARD, alité, qui ne peut prendre part à nos travaux.

Le Congrès touche ainsi l'occasion de souhaiter un prompt rétablissement à notre ami, toujours sur la brèche lorsqu'il s'agit de défendre notre outil de travail.

Sur le corporatisme, interventions de VACHON et LEPEURT (Sotteville), WILMS (Nancy), MORIN (Sud-Est) qui aboutissent à la nécessité d'harmoniser nos revendications en accentuant la liaison avec les U.L. et U.D.

LEPEURT (Sotteville) souligne l'absence de nombreux syndicats cheminots au Congrès confédéral et propose d'y remédier.

Le problème des 40 heures est évoqué par WILMS (Nancy), FIA-CRE (Saintes), ROBINEAU (La Roche) et P. BUTET se doit de mettre au point cette question en précisant qu'il nous faut en première étape obtenir un salaire normal de 48 heures, ensuite obtenir le même salaire pour 40 heures. Les 40 heures ne sont pas le remède actuel au chômage qui provient beaucoup plus d'une sous-consommation que d'un excès de production.

FAYOLLE (Méditerranée) demande aux Cadres de participer activement aux travaux des Commissions techniques ou de secteur afin d'élargir le débat notamment en cas de fermeture de ligne.

MARECHAL (Metz) insiste sur le libre choix du médecin vers lequel il faut tendre si l'on veut être mieux soigné.

Interrrompant les débats le président signale la présence de notre vieux camarade DUFOUR, syndiqué n° 1 et premier président de notre Fédération auquel le Congrès fait une chaleureuse ovation.

GUIDI (Marseille) soulève l'organisation du bureau d'étude politique et fait le point sur un cer-

tain maximum de profits. VACHON (Sotteville) est d'accord et souligne que la défense du chemin de fer ne pourra se faire que dans ce cadre. P. BUTET enfin estime que c'est une grosse affaire à mener dans une entreprise aussi vaste que la S.N.C.F.

DEPEYROUX (Saintes), DE-BANDE (C.F.), BERARD (C.F.) prennent part aux débats sur les cheminots et le mouvement ouvrier, soulignant la nécessité de former nos militants, nos adhérents en tenant compte des responsabilités de chacun au sein du mouvement ouvrier ou en dehors comme c'est le cas des patrons.

SAULAY (Reims) s'élève contre l'arrêt de l'avancement pour les agents âgés de 50 à 55 ans et demande une intervention de la Fédération, BUTET est d'accord pour envisager les moyens susceptibles de pallier cet inconvénient.

WILMS (Nancy) signale le cas des auxiliaires sans moyens d'existence, entre 60 et 65 ans, âge auquel ils peuvent prétendre à une retraite de la Sécurité sociale.

HUET (Hendaye) aborde la question de la création d'une Fédération générale des Transports. Il n'a pas partout la sécurité de l'emploi, il y a trop de particularisme entre les moyens de transport. Un pas sera franchi lorsqu'une coordination existera au préalable dans une centrale syndicale comme la nôtre entre les différentes organisations de transports.

A. PAILLIEUX précise l'action de la Fédération dans ce sens, appuyée par la Confédération, orientée notamment sur le plan Monnet avec une participation des organisations syndicales plus poussée.

Le reclassement est abordé par

laire familial et se demander si tous sont prêts à adopter ce terme avec tout ce qu'il comporte comme nouveauté dans son application.

ALLAIN (Noisy), JAGU (Argenteuil), HUITRE (Algérie) et BASSET (S.E.) interviennent sur

MOTION

sur l'évolution du Statut juridique de la S.N.C.F.

LE CONGRES :

— CONSIDERANT l'incertitude régnant actuellement sur la portée juridique des textes régissant la S.N.C.F., tels qu'ils se présentent après les modifications apportées à la Convention du 31 août 1937 par les avants des 30 juillet 1949 et 10 juillet 1952 ;

— CONSIDERANT que la situation ainsi créée fait obstacle à la définition d'un statut professionnel garantissant aux Cheminots des conditions de rémunération et des avantages sociaux en rapport avec la nature du service assuré au bénéfice de la nation ;

— CONSIDERANT qu'en tout état de cause la S.N.C.F. n'est plus en état de remplir normalement sa mission du fait des amputations successives faites à son statut d'origine, notamment dans le domaine financier ;

Donne mandat aux organismes directeurs de la Fédération d'entreprendre les études et l'action nécessaires pour obtenir des Pouvoirs publics ou du Parlement les réformes institutionnelles qui s'imposent, compte tenu de l'évolution parallèle du régime général des Transports.

VOTRE VIN à un prix exceptionnel
POUR UNE QUALITÉ VRAIMENT SUPERIEURE ET GARANTIE
qui vous surprendra

Etablis François MARCEROU 130, av. Mar-Joffre PERPIGNAN

MERCREDI 24 & JEUDI 25 - 5^e, 6^e & 7^e Séances

RAPPORT D'ORIENTATION

(Suite)

les primes et l'indice logement, mais BUTET estime que ces questions sont du ressort des Commissions techniques. ROBINEAU (La Roche) demande la suppression des abattements de zones, car cela crée, particulièrement dans notre profession, des inégalités et ne facilite pas les mutations.

VACHERAND (Paris-Est) aborde le chapitre de la productivité avec les primes de l'Exploitation qui créent des inégalités et aboutissent à des suppressions d'agents afin d'en augmenter provisoirement le taux, pour finalement le réduire, RUNTZ (A. L.) demande leur intégration dans le traitement, cependant que BUTET attire l'attention sur la différence fondamentale entre ces primes dites de « productivité » et la productivité générale de l'entreprise qui doit profiter aux agents, aux usagers et s'il en reste à l'Etat.

MIGNARD (C. F.) en face de l'abondance des biens de consommation, développe un système de distribution, qui répartirait les produits alimentaires en commençant par les économiquement faibles. LE DUFF (Economat) évoque le plan de démantèlement de l'Economat contre lequel il s'élève : si des changements de méthode sont à faire, il n'en reste pas moins que l'économat est viable et peut rendre de grands services.

Les moyens d'action et la grève sont abordés par CANEVET (Nantes), ALLANOT (Villeneuve-Saint-Georges), BROQUET (Nîmes), ALINEY (S. O.), LARDIER (O.). Chacun insiste pour que les responsabilités soient à chaque fois bien déterminées, qu'une liaison effective existe de la base au sommet. Education et formation indispensable de nos militants. Pas de réglementation du droit de grève qui ne porte atteinte à la constitution. La grève d'août 1953 est longuement évoquée par les interpellateurs auxquels répondent NICOLAS et BUTET : on doit agir avant, pendant et après avec le souci des intérêts de tous et ne pas exagérer notre sentimentalisme vis-à-vis des autres organisations.

Pour BUTET le rapport n'est qu'une base de travail pour tous, il faut alimenter les commissions techniques et principalement celle de l'Exploitation.

JEUDI 25 - 8^e séance

Président : CHETCUTI (Tunisie).

Assesseurs : CHATAIGNIER (Maroc). FRANÇOIS (Oran).

A l'ouverture de cette dernière séance, la parole est donnée à Georges LEVARD, secrétaire général de la C. F. T. C. En quelques mots, G. LEVARD brosse le tableau de notre économie et du chemin qu'il nous reste à parcourir. « Dans quelques instants, dit-il, vous allez récompenser deux militants en leur décernant le prix Michon, et ceci m'autorise à évoquer l'action individuelle. La recherche de l'économie, de la réalisation sociale, serait inefficace pour le Mouvement sans cet apport de l'action individuelle. » Puis il déplore l'influence du syndicalisme et invite les cheminots à étendre cette influence en participant activement à la vie des Unions locales et départementales. « Il faut être sans cesse sur la brèche, il faut forger une C. F. T. C. qui engendra demain une société prospère au service de l'homme. »

De longs applaudissements saluent cette intervention et le président propose ensuite au Congrès le vote des motions que l'on retrouvera sous leur forme définitive par ailleurs.

Puis c'est Marguerite FLAMBARD qui évoque le prix Michon 1953 et c'est l'explosion finale avec la proclamation du lauréat Joseph BISBARRE, de Lyon qui, très ému, nous dira par la suite quelques mots. Marie LEROY fait ensuite découvrir au Congrès le second lauréat, prix Michon 1954, Albert LAUZUN, de Saintes, resté loin de nous par la maladie, car il est l'un de ceux qui vont jusqu'au bout et donnent leur santé pour que vive le syndicat.

Après ces moments d'émotion, de joie sincère, c'est le Président de la Confédération Internationale

D., COMBE (Nice), ALLANOT (Villeneuve-Saint-Georges) font confiance à la Fédération pour diriger un mouvement, il faut être discipliné dans l'organisation si l'on veut aller avec succès vers l'unité d'action et ne pas laisser aux comités d'unité d'action irresponsables ou syndicat unique la direction d'un mouvement. NICOLAS et BUTET apportent dans le sens un certain nombre de précisions notamment sur le déroulement de la grève d'août 1953.

LEPOIVRE (Paris R.G.) traite de l'action d'ordre économique et sociale et de nos moyens de pression sur le Gouvernement, cependant que GERBAUD (Paris S-O.), BORD (Est), ROLAN (S-E), abordent sous ses différents aspects et répercussions la réquisition. Une motion est déposée par GERBAUD afin d'instituer un tribunal d'arbitrage, cependant que l'on doit statuer sur le caractère légal de la réquisition.

Sur la politique actuelle dans les T.O.M. interviennent CHATAIGNIER (Maroc), CHARDON (Saint-Etienne), LOTTE (Montélimar), CHALUMEAU (Rouen), SORIN (Vierzon) ; ils montrent les difficultés qui surgissent lorsque l'on aborde ces problèmes. Notre syndicalisme se doit de les étudier avec le maximum d'objectivité et pour cela s'outiller en moyens d'informations.

Au cours de cette séance, les résultats de l'élection du Bureau fédéral sont proclamés. Ils sont publiés d'autre part.

Le chapitre I du rapport d'orientation est ensuite abordé. CHARDON (Saint-Etienne) estime qu'il faut maintenir une liaison étroite avec les Commissions départementales des Transports, car en notre absence on tue le chemin de fer. MATHIEU (Est) insiste sur le caractère primordial du problème des Transports, car c'est notre ie, notre outil de travail et il regrette que ce chapitre placé en tête soit discuté à la fin. Il faut nous pencher nous-mêmes sur la coordination et proposer des solutions.

Pour BUTET le rapport n'est qu'une base de travail pour tous, il faut alimenter les commissions techniques et principalement celle de l'Exploitation.

Prix Raymond MICHON

RAYMOND MICHON, né en 1896, fit ses études à l'Université catholique de Paris. Il participa à la guerre de 1914-1918 dans les chasseurs à pied ; il en revint avec la croix de guerre, mais la santé altérée par les gaz.

Employé à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est à Troyes et malgré une santé précaire, Raymond MICHON se donna totalement à la cause ouvrière.

Animateur des Syndicats chrétiens en Champagne ; secrétaire du Syndicat des Cheminots de Troyes ; membre du Conseil d'administration de la Famille champenoise ; rédacteur à « La Champagne syndicale ».

Il parcourt sans arrêt le département de l'Aube pour des réunions ou contacts qui ne lui laissent pas de temps.

saien pas un instant de répit. Orateur d'une grande puissance, il anima d'innombrables congrès et meetings.

Les rapports qu'il entretenait avec les autres organisations syndicales aboutirent souvent à des actions communes.

Peu de temps avant sa mort se créaient à Troyes, sous son impulsion, le « Comité d'action du Textile », groupant la C. F. T. C., la C. G. T., la C. G. T. U.

C'est en 1927 que la Fédération décida de perpétuer la mémoire de Raymond MICHON, militant mort à la tâche, de créer un orix portant son nom et attribué chaque année à un militant de base particulièrement méritant.

Les vingt titulaires du « Prix » rappellent par de nombreux aspects ce que fut la vie ardente de Raymond MICHON.

Le choix du jury pour 1953 et 1954 ne peut qu'honorier à nouveau la mémoire de Raymond MICHON.

LAUREATS DU PRIX MICHON

dès lors sa création

- 1927 L. MENIER La Roche-Migennes
- 1928 F. LECAT, Hellemes.
- 1929 L. GRIMAUT, Rennes.
- 1930 Ch. THOMAS, Paris-Bastille.
- 1931 P. LACASSAGNE, Limoges.
- 1932 Mme M. PICHON Bordeaux-M.
- 1933 A. MEYER, Colmar.
- 1934 J. DELPIERRE, Hellemes.
- 1935 E. DAVID, Nîmes.
- 1936 J. REGNAULT, Epernay.
- 1937 G. LANSO, Brétigny.
- 1938 A. PEBOQ, Pau.
- 1939 A. PAVÉE, Chartres.
- 1946 Ch. BERTRAND, Belfort.
- 1948 L. VOGLER, Sarreguemines.
- 1950 G. COURTOIS, Le Mans.
- 1951 J. RAFFOUX, Albert.
- 1952 J. CUZOL, Limoges.
- 1953 J. BISBARRE, Lyon.
- 1954 A. LAUZUN, Saintes.

Prix R. MICHON 1953

Joseph BISBARRE

E'EST à notre excellent camarade Joseph BISBARRE que devait être décerné le Prix Michon 1953.

Qui, dans nos assemblées, ne connaît Joseph BISBARRE, de Lyon ? Qui n'a eu l'occasion de l'entendre exposer ses critiques, ses remarques, toujours judicieuses, parfois un peu mordantes, toujours empreintes, cependant, d'objectivité et de modération ?

Il aime à dire les choses nettement, sans fard, mais rien ne le chagraine plus que d'avoir l'impre-

Avant la retraite prochaine qui, certainement, ne sera pas le repos, mais une nouvelle orientation de son activité au service des autres, le Prix Michon est venu récompenser une belle carrière de militant.

C'est avec de tels hommes que le syndicalisme chrétien s'est imposé dans le monde des travailleurs de chez nous, de tels hommes dont l'exemple sera suivi.

Plus encore qu'un Prix, fût-il le Prix Michon, nous savons que la meilleure récompense pour un Joseph BISBARRE c'est de voir germer et pousser la graine qu'il a su si hardiment semer dans un terrain par lui bien travaillé.



sion, après coup, d'avoir heurté un camarade.

Pendant de longues années BISBARRE fut la cheville ouvrière du syndicalisme chrétien cheminot, dans cette importante région lyonnaise. Il y fut secrétaire de secteur toujours sur la brèche et qui réussit, par sa patience et son entêtement, à faire progresser sérieusement nos forces syndicales.

Délégué du personnel dans sa catégorie, puis délégué auprès du Directeur de sa Région, il était estimé par ses camarades comme par ses chefs en raison de sa droiture et de la grande conscience avec laquelle il instruisait et défendait les causes les plus délicates.

Ses repos, il les passait à faire des enquêtes ou des réunions et un des instruments de travail dont il faisait le plus grand usage c'était : sa bicyclette, qu'il enfournait pour de fréquentes et longues courses, afin de rendre le plus grand nombre possible de visites.

Père de famille nombreuse, que de sacrifices il s'imposa, que de sacrifices sa famille consentit avec lui pour que fonctionne mieux le Syndicat !

NICE PRINTANIA MEUBLÉ
1, place Magenta - Centre
CHAMBRES PRIX MODÉRÉS

VIN ROUGE NATUREL
Prix spéciaux pour CHEMINOTS

Charles BARDON Propriétaire
Milhaud Gard



Prix R. MICHON 1954

Abel LAUZUN

L'Union Ouest est particulièrement heureuse de l'attribution de ce prix à son vieux militant Abel LAUZUN, car il est digne entre tous de cette récompense et bien que se tenant toujours modestement dans l'ombre, il a donné à son action syndicale son cœur, son cerveau et hélas ! sa santé.

C'est en 1930 qu'il fait à Château-du-Loir ses débuts de syndiqué et de militant. Son action persévérante aboutit à la création d'un Syndicat vivant dans ce milieu difficile et lorsqu'il est muté à Saintes, en 1939, il laisse derrière lui un bon noyau.

Arrivé à Saintes, c'est la guerre, pendant cette période où l'action syndicale est mise en sommeil il ne reste pas inactif, cumule les fonctions de président, de secrétaire, de trésorier : il « maintient », selon la vieille et noble formule.

Au cours des années d'occupation, il entre dans l'action clandestine, se tire des griffes de la Gestapo. Dès la Libération tout est en place pour former une belle équipe et en 1945 le Syndicat de Saintes est un des plus beaux fleurons de l'Union Ouest.

Il met à profit les déplacements qu'il doit faire avec le Comité d'épuration où il a toujours fait prévaloir l'esprit de Justice sur celui de Revanche, pour visiter, organiser les centres importants de son arrondissement. Tout naturellement le Bureau de l'Union Ouest le désigne pour prendre la tête du 8^e Secteur auquel il se donne à plein, ne ménageant ni ses interventions ni ses déplacements.

Si elle fut « payante » pour l'action syndicale cette activité ne le fut pas pour lui-même et entré comme ajusteur en 1930, c'est avec bien du mal qu'il est arrivé actuellement au grade de Maître-Ouvrier !

Mais, semblable au papillon qui s'approche trop près de la flamme s'y brûle les ailes, notre ami a trop présumé de sa charité fraternelle.

En 1952, il a dû soliter et s'est vu imposer un repos complet de près d'une année. Son cœur de militant a saigné, mais heureuse-

ment que, sage autant que modeste, il n'a pas attendu d'y être contraint par l'âge pour penser à la relève.



Il a pu remettre son Syndicat et son Secteur entre des mains jeunes, mais sûres sans cesser, cependant, de prodiguer ses conseils.

En août 1953, il est autorisé à reprendre son service à mi-temps et entrevoit la guérison.

Cependant l'épreuve encore le guette avec une intervention chirurgicale qu'il vient de subir avec un courage exemplaire.

Il est actuellement au repos et nous sommes assurés que l'annonce de ce Prix Michon que dans son extrême modestie il n'avait jamais pensé obtenir, lui aura apporté une grande, une inestimable joie.

Cette joie nous la faisons, et nous lui souhaitons de recouvrer bientôt la santé et de pouvoir se retrouver parmi nous bientôt.



LILLE TAILLEUR
96, RUE DE PARIS, LILLE MAISON FONDÉE EN 1903

Vêtements sur mesures Hommes et Dames

Qualités Pure Laine : 17.000, 18.000, 19.000

Essayage en 4 heures (sauf le samedi) Echantillons gratuits adressés sur demande Le magasin est fermé le lundi matin REMISE 5 % SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE

GENÈVE : 15 au 27 Février 1954

Cinquième session de la Commission des Transports Internes de l'Organisation Internationale du Travail

CETTE cinquième session s'est déroulée du 15 au 27 février, à Genève.

Des problèmes particulièrement importants étaient inscrits à l'ordre du jour de cette session. Aménagements en vue du bien-être des dockers et conditions d'emploi dans les transports routiers. Si le premier de ces problèmes ne nous touchait pas spécialement, le second, par les incidences qu'il peut avoir sur les conditions d'emploi dans les chemins de fer devait faire l'objet de la plus vigilante attention de notre part. Vues sous l'angle d'une coordination rationnelle des transports les conditions d'emploi doivent tendre à suivre les mêmes règles de fond dans tous les modes de transport.

León DELSERT, président de notre Fédération internationale et porte-parole du C.I.T. (Comité international des Transports) de la C.I.S.C., sut le dire en termes excellents. Son intervention fit une grande impression. (Nous vous en donnons le texte d'autre part.) Elle était nécessaire devant l'état d'esprit des représentants patronaux. Certains d'entre eux, en effet,

vinrent dire tout net à la tribune de la Commission que les conditions d'emploi des travailleurs des transports avaient été grandement améliorées et qu'il convenait de marquer une pause. Cette opinion fut concrétisée dans leur attitude au tout au cours des travaux de la Commission et ils accumulèrent tous les artifices de procédure pour retarder les débats jusqu'aux derniers jours de la conférence. Cependant la réaction vigoureuse du Groupe des Travailleurs empêcha le Groupe Patronal d'arriver à ses fins.

Alors que ce dernier groupe était opposé à la création d'une Commission chargée d'examiner la suite donnée aux conclusions adoptées par la Commission à ses précédentes sessions, le groupe des Travailleurs finit par imposer son point de vue : la Commission fut créée et fit un travail particulièrement utile.

Le rapport de la Commission sur les conditions d'emploi dans les transports routiers fit l'objet de longs et délicats débats au cours desquels les représentants des travailleurs défendirent pied à pied

leurs propositions et ne votèrent l'ensemble, qui comprenait quelques concessions, que pour aider à promouvoir une législation sociale dans les pays sous-développés.

Mais il faudra, au cours des prochaines sessions, de plus en plus lutter pour que l'alignement des conditions d'emploi dans tous les modes de transports se fasse sur les pays plus développés.

Sur le plan international comme sur le plan national les conceptions patronales sont de plus en plus dans le sens de la réaction, notre lutte doit en conséquence se durcir.

Nous nous en donnons les moyens : sur le plan national nous établirons solidement cette Fédération générale des Transports pour laquelle le Congrès nous a donné mandat.

Sur le plan international notre C.I.T. de la C.I.S.C., organisme qui groupe les deux Fédérations de Transports de notre Internationale chrétienne, a pu s'affirmer au cours des débats de Genève et s'est par là même consolidé dans une volonté de travail en commun de plus en plus étroit.

M. NICKMILDER.

EXPOSÉ DE LÉON DELSERT à la Commission des Transports Internes de l'O.I.T. à Genève

Monsieur le Président,
Messieurs les Délégués,

Comme représentant du Comité international des Transports de la C.I.S.C., je voudrais rapidement, avec le plein accord de tous mes collègues chrétiens du groupe des travailleurs, rappeler quelques principes que nous désirerions voir prendre en considération par la Commission.

Et tout d'abord qu'on me permette une remarque d'ordre général.

Le O.I.T. s'est donné pour mission de promouvoir le progrès social à travers le monde. Or, il semblerait à entendre ce qui se dit ici depuis lundi, que certains délégués patronaux et gouvernementaux souhaitent, avant tout, une pause, estimant que les travailleurs ont déjà beaucoup obtenu.

Pour trouver des solutions acceptables par tous, on tente de les préconiser telles, qu'elles puissent être ratifiées par les pays les moins évolués.

Sans doute est-il souhaitable qu'une convention puisse être ratifiée par le plus grand nombre, mais si pour y arriver on se contente de proposer des solutions qui ne changeront presque rien, à quoi cela peut-il bien servir ?

Ne risquons-nous pas de jeter le discrédit sur l'Organisation internationale du Travail ?

Nous cherchons et de bonne foi, nous autres, travailleurs des différents modes de transports à trouver les formules acceptables par le plus grand nombre et qui permettent à nos industries de progresser, tout en facilitant parallèlement le progrès social.

Or, ce qui nous inquiète, c'est d'apercevoir la prépondérance que prennent, trop souvent, les raisons de techniques pures, sur les problèmes humains.

Les techniques évoluent, le rythme de cette évolution est parfois très accéléré, il faut certes s'y adapter, nous le concevons parfaitement. Les problèmes matériels ne doivent cependant pas nous empêcher de trouver des solutions, il ne doivent surtout pas imposer leur loi.

Ainsi nous nous préoccupons présentement — et c'est indispensable — d'adapter les règles de travail en fonction du développement des transports routiers à longue distance.

Il faut trouver des solutions, nous les rechercherons avec la plus grande bonne volonté, cependant faut-il nécessairement, parce qu'on va de plus en plus loin,

augmenter la durée de la journée de travail, augmenter le nombre des heures supplémentaires, réduire l'importance des repos ? Il n'y a pas que la longueur des trajets qui augmente. En même temps augmentent également :

— La puissance, le tonnage et la vitesse des engins à conduire ;

— Le volume des transports par route, la cadence des circulations et du même coup, le travail des conducteurs devient sans cesse plus difficile, il exige des réflexes rapides, des conditions physiques intactes, car la sécurité est de plus en plus compromise.

La presse nous rapportait, ces jours derniers, qu'en France, les accidents de la route avaient augmenté de 21 % en 1953 par rapport à l'année précédente.

Alors, s'il faut trouver des solutions valables parce que transports à longue distance il y a, nous disons qu'il faut s'ingénier à trouver, raisonnablement, autre chose que des mesures trop simples, simplistes même, comme celles de l'allongement des journées de travail, comme celles de la multiplication des heures supplémentaires, sinon convenons franchement que l'homme sera toujours l'esclave de la machine et ce sera dommage, car nous avions eu la candeur d'imager que la machine devait au contraire alléger la peine des hommes.

En matière de transports routiers, nous en étions, avant la dernière guerre mondiale, à la notion de la centaine de kilomètres. On parle couramment maintenant du mille kilomètres et plus. Bientôt nous en arriverons à additionner les milliers de kilomètres ; il faudra alors trouver des formules acceptables pour les travailleurs, formules qui ne compromettent pas gravement et leur santé et leur sécurité et leur vie familiale ; concurremment d'ailleurs avec la sécurité de tous les usagers de la route. Dans ces questions, nous pensons que le corps médical a aussi son mot à dire, hélas ! nous voyons bien qu'on se préoccupe plus ou moins, suivant les pays, de connaître cet avis et surtout d'en tenir compte.

Nous pensons, quant à nous, que l'augmentation toujours plus grande des trajets impose, ou en tout cas imposera à brève échéance, la solution des relais. Si l'on peut toujours demander davantage à la machine, vous savez bien qu'il y va différemment lorsqu'il s'agit des hommes.

Jadis, à l'époque des diligences, cela s'imposait pour les chevaux,

nous ne pouvons accepter qu'on se montre plus insensible lorsqu'il s'agit des travailleurs.

Bien sûr, on nous signale, et nous ne l'ignorons pas, qu'il ne manque pas de conducteurs aux nerfs et aux muscles solides, qui acceptent volontiers d'assurer, pendant de longues journées, voire de longues nuits, un travail pénible, parfois dangereux, mais qu'ils aiment et qui assure leur subsistance.

Nous savons tout autant, qu'il faut parfois défendre les hommes contre eux-mêmes et nous considérons qu'il faut au premier chef les empêcher de gaspiller follement le plus précieux de leur capital : le capital santé. Nous ne pourrions accepter que le progrès technique remette en question le progrès social.

Aussi bien toute aggravation des conditions de travail risquerait de compromettre les chances d'une saine et souhaitable coordination des divers modes de transports.

Le rapport général nous rappelle d'ailleurs (page 33) qu'en 1951 la Commission des Transports internes a estimé que la concurrence entre les entreprises de transport ne devrait pas chercher à tirer avantage d'un abaissement des conditions de travail et ainsi faire obstacle aux efforts tendant à l'établissement d'une base équitable pour la coordination des transports.

Voilà les quelques idées que nous voulions rappeler, espérant qu'elles seront prises en considération et cela pour le plus grand avantage, en fin de compte, de toutes les collectivités.

Vous le savez, Messieurs, la paix sociale conditionne étroitement la paix entre les nations que nous désirons tous, or la paix sociale est elle-même conditionnée par le progrès social.

LOURDES

HOTEL du LOUVRE et

N.-DAME de la GARDE

99, RUE DE LA GROTTE
(à proximité des Sanctuaires)

Prix spéciaux pour Cheminots
Tél. : 404

En marge du Congrès

OU en sont les programmes d'électrification ?

LE temps très limité que s'est accordé le Congrès pour l'examen de certains chapitres du Rapport d'Orientation ne m'a pas permis de répondre d'une façon précise et détaillée à la question posée fort judicieusement par un délégué relativement aux perspectives de modernisation du Réseau en matière de traction.

Cette intervention méritait une mise au point sérieuse, d'autant plus qu'après l'achèvement du premier plan de Modernisation et d'Equipement (Plan Monnet), une nouvelle tranche quadriennale va être incessamment arrêtée dans laquelle doivent être incluses les prochaines tranches d'électrification de la S.N.C.F.

Voici donc cette mise au point qui sera complétée, dans le prochain Cheminot, par des indications similaires relatives au développement de la traction Diesel :

Quatre tranches d'installation sont à distinguer :

1^e Electrification du Nord-Est I ;

2^e Electrification du Nord-Est II ;

3^e Raccord avec le réseau suisse ;

4^e Electrification Paris - Strasbourg.

LE NORD-EST 1

C'EST la ligne Valenciennes-Thionville avec les embranchements suivants : Longuyon, Longwy, Mont-St-Martin ; Longuyon, Baroncourt, Conflans-Jarny ; Baroncourt, Audun-le-Roman.

Les travaux ont débuté en 1952. L'équipement complet sera prêt courant 1955. Mais dès juillet 1954 les locomotives électriques y seront mises à l'essai. Ce sera la première électrification réalisée en courant monophasé 50 périodes sous 25.000 volts.

LE NORD-EST 2

C'EST la deuxième tranche comprend, au Nord, le prolongement Valenciennes - Lille. En Lorraine, le complexe de Metz : Metz-Thionville ; Metz-Réding ; Romilly-Bening ; Conflans-Thionville ; Conflans-Audun-le-Roman.

Les travaux commenceront cette année et seront terminés fin 1956 ou début 1957.

RACCORDEMENT AU RESEAU SUISSE

DES pourparlers sont en cours pour raccorder les réseaux français et suisse. Les travaux financés par la Suisse débuteraient dès cette année pour aboutir en 1957 à l'électrification du tronçon Réding-Bâle. On voit donc qu'à cette date, le plan Nord-Est étant réalisé, le trajet Lille-Bâle sera entièrement électrifié. La deuxième conséquence de ce raccord serait d'amorcer l'électrification de Paris-Strasbourg.

PARIS-STASBOURG

DEUX possibilités s'ouvriront donc en 1957, en direction de Paris. Soit prolonger la ligne électrifiée Strasbourg-Réding-Metz, soit la ligne Strasbourg-Réding, via Nancy et Lérouville.

Les deux possibilités pourraient être utilisées simultanément. Mais tout dépendra des crédits alors disponibles. En conjuguant les hypothèses les plus favorables, Paris-Strasbourg ne sera pas électrifié avant 1959-1960.

NORMES MODERNES D'ELECTRIFICATION

A ligne Valenciennes-Thionville bénéficiera d'une électrification plus moderne que Paris-Lyon. Celle-ci est équipée en courant continu à 1.500 volts suivant les normes de 1920. On avait alors voulu profiter de la technique parfaitement au point du moteur à courant continu. L'utilisation du courant alternatif de basse fréquence — comme c'est le cas en Allemagne et en Suisse — aurait eu l'inconvénient d'ajouter un réseau électrique S.N.C.F. différent du réseau industriel.

Les deux réseaux s'accorderont parfaitement dans l'Est puisque le courant sera alternatif à 50 périodes. La très haute tension 25.000 volts présentera de multiples avantages par rapport aux 1.500 volts. Les sous-stations seront plus espacées que sur la ligne Paris-Lyon (tous les 60 kilomètres au lieu de tous les 15 kilomètres) ; l'économie d'installation sera de l'ordre de 35 %, car les câbles de cuivre seront de section moindre. C'est à la suite d'essais concluants sur le trajet Aix-les-Bains - La Roche-sur-Foron que ces normes ont été retenues pour l'Est.

LES PROBLÈMES QUI SE POSENT

Ainsi que je l'ai souligné devant le Congrès, la modernisation de plus en plus poussée des installations concourant à l'exploitation ferroviaire, dans son ensemble, pose de redoutables problèmes pour le personnel, directement ou indirectement intéressé par les reconversions d'établissements qui en dépendent.

Pleinement consciente de l'importance de ces problèmes, la Fédération en suit le développement avec la plus grande attention, prête à intervenir à tout moment pour la sauvegarde des intérêts en cause. Son action dans ce domaine sera facilitée par la présence au Bureau Fédéral des cinq responsables des C.T. nationales, eux-mêmes en contact permanent avec les Services Techniques Centraux de la S.N.C.F. En ce qui me concerne personnellement, la solution de ces problèmes fera l'objet de mes préoccupations constantes au sein du Conseil d'Administration, en liaison étroite avec les C.T. précitées et le Bureau d'Etudes Fédéral.

A. PAILLIEUX,
Administrateur de la S.N.C.F.
Membre
du Conseil Economique.

ENTREtenir vos cultures ce n'est rien...

... rien qu'un plaisir avec ces trois outils WOLF



Cultivateur interchal.

Semoir

Sarceluse éclair

Vous travaillerez bien plus vite, sans peine et vous augmenterez vos récoltes. Adressez-vous à votre fournisseur habituel ou demandez brochure gratuite aux

USINES DES Outils WOLF (St-WENDEL SARRE)

— LE RETRAITÉ DU RAIL —

UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS - 26, rue de Montholon, PARIS (IX^e) - C. C. Postaux Paris 7005-34

LES RETRAITÉS AU CONGRÈS FÉDÉRAL

Depuis plusieurs années le principal argument de notre propagande réside dans l'efficacité que prouve l'union dans une même organisation des actifs et des retraités d'esprit C. F. T. C., notre Fédération.

Quiconque a assisté au Congrès fédéral d'Asnières, dont nos camarades retraités pourront lire le compte rendu des débats d'autre part, a pu constater que cette union était intime et qu'il n'y avait pas, d'une part, des actifs défendant leurs salaires et, d'autre part, des retraités défendant leurs retraites, mais bien un ensemble de camarades tous compréhensifs au sort qui doit être fait à chacun.

Nos jeunes camarades — futurs retraités — vibrent si bien à ce diapason qu'une bonne demi-douzaine d'entre eux sont venus à la tribune du Congrès exposer le point particulier de la question retraites qui retenu leur attention, ce qui, dans une certaine mesure, a contribué à simplifier la tâche de nos délégués.

Nous ne reprendrons pas ici le texte des rapports présentés — moral et d'orientation —, nous dirons seulement que chacun d'eux traitait objectivement et copieusement la question du montant de nos retraites.

Ci-après le texte de la motion présentée par notre président Gauge et qui, distribuée à tous les congressistes, a été votée à l'unanimité :

MOTION DU CONGRÈS FÉDÉRAL RELATIVE AU CONGRÈS

LE CONGRÈS,

CONSTATE avec regret que la fraction de salaire comptant pour la retraite s'amenuise de plus en plus par le jeu des éléments exclus du calcul de la pension (Indemnité de résidence, Part de productivité) à telle enseigne que le cheminot partant actuellement en retraite avec le maximum d'annuités ne peut plus compter recevoir que 57 % du salaire d'activité de la Région parisienne (50 % pour les gardes-barrières chefs de famille).

Regrette profondément, par ailleurs :

- 1^o Que l'opération de revalorisation des bas salaires n'ait pas été reportée sur les petites pensions qui sont actuellement dérisoires eu égard au coût de la vie ;
- 2^o Que le paiement des première et deuxième étapes des parts de productivité n'ait eu aucune répercussion sur les retraités dont la majorité a contribué à l'augmentation de la productivité du chemin de fer. Pour ces motifs demande avec insistance :
- 1^o Que tous les éléments de salaire soient incorporés dans le calcul de la retraite de façon à assurer la péréquation intégrale des pensions ;
- 2^o Qu'à l'occasion du paiement des troisième et quatrième parts de productivité, les retraités soient bénéficiaires d'une mesure de revalorisation tenant compte de l'incidence des quatre parts de productivité et s'engage à appuyer cette revendication ;
- 3^o Que le bénéfice de la campagne double soit rapidement accordé aux cheminots Anciens Combattants ;
- 4^o Que conformément aux déclarations faites à la radio par M. Ulver, secrétaire d'Etat au Budget, le 9 novembre 1953, un abattement fiscal de 10 % soit appliquée sur les pensions.

Prenant pleine conscience de l'action difficile menée dans le passé par leurs camarades retraités pour amener la Fédération à son rayonnement actuel, les agents en activité tiennent à l'occasion du Congrès à réaffirmer leur solidarité affectueuse et totale envers leurs anciens.

LES RETRAITES DES PETITS CHEMINOTS ET TRAMINOTS

La loi n° 53-1327 du 31 décembre 1953 (« J. O. » du 8 janvier 1954), relative aux retraites des agents des chemins de fer secondaires, a spécifié en son article 12 que les pensions concédées avant le 1^{er} janvier 1954 devaient « faire l'objet à compter de cette date d'une nouvelle liquidation effectuée sur la base des salaires afférents aux emplois occupés par les pensionnés, compte tenu des modifications opérées dans la structure ou les appellations desdits emplois ».

En attendant le règlement d'administration publique qui déterminera les conditions dans lesquelles cette révision sera réalisée, un arrêté en date du 14 janvier 1954 (« J. O. » du 16 février 1954) a fixé les coefficients à appliquer aux pensions de la C. A. M. R. (y compris les indemnités de cherté de vie) attribuées jusqu'à fin 1951 inclus.

Suivant les années au cours desquelles ont pris fin les services, ces coefficients sont :

de 1922 à 1925	3,20
1926	2,90
1927	2,70
1928	2,30
1929	2,20
1930 à 1934	2
1935 et 1936	1,90
1937 et 1938	1,80
1939	1,70
1940 et 1941	1,60
1942 à 1950	1,50
1951	1,20

Les modalités d'application par la C. A. M. R. aux retraites sont les suivantes :

OFFRE D'EMPLOI

◆ Petits travaux de secrétariat et de machine à écrire, une quinzaine d'heures par semaine, centre Paris. Cinviendrait à retraité C.F.T.C. habitant Paris ou proche banlieue. S'adresser par lettre, au journal, 26, rue de Montholon (9^e), qui donne renseignements utiles.

◆ A LOUER : Maison meublée, 5 pièces, garage, électricité, jardin au bois de Raveau, par Raveau (Nièvre). Propriétaire s'offre pour diriger un intérieur Paris ou banlieue.

S'adresser veuve LAMBERT, chez Mme Gassner, 12, rue Richer, Paris-9^e.

ECHANGE DE LOGEMENT

◆ Echange logement BOURGES ; deux grandes pièces (20 m²), 2^o étage, eau, gaz, électricité, grenier, plein centre de la ville.

contre logement Paris : 2 pièces plus petite cuisine, 1^o, 2^o ou 3^o, cave, eau, gaz, électricité, préférence St-Lazare, Faubourg-Saint-Denis, Porte Saint-Martin, République, ou proche St-Lazare.

Écrire à Robert LAUVERGEON, 1^o rue Voltaire, BOURGES (Cher).

NICE HOTEL - PENSION GILBERT
14, rue de Pertinax
Plein centre - Tout confort
Pension complète depuis 800 fr.
Tout compris — Écrire

LEN 20F. 1AN 780Y.

EN VENTE PARTOUT LE JEUDI

spécimen gratuit sur demande

1RUE GAZAN - PARIS XIV^e

1AN 780Y.



Jean GAUGE, Président
de l'UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS,
à la tribune du Congrès

15 MAI prochain ! CONGRÈS DE L'UNION FÉDÉRALE à PARIS, 26, r. de Montholon

◆ Notre ami LABORIE, actif et dévoué secrétaire du secteur de Limoges vient d'être grand-père pour la 10^e fois.

Cordiales félicitations et vœux sincères pour la santé de tous.

◆ Notre camarade RAGU, qui assumait, à notre Union fédérale, des fonctions de permanent est décédé le 17 février après une douloureuse maladie.

A Mme RAGU, l'Union tout entière adresse ses sincères condoléances et l'expression de sa très cordiale sympathie.

RÉGION MÉDiterranée

Le 1^{er} Arrondissement de la Région Méditerranée nous prie d'insérer :

« Le paiement des pensions de retraite et des prestations de la Caisse de Prévoyance, à la gare de Marseille-Saint-Charles, s'effectuera, désormais, au Bâtiment F, cour des Arrivages. Entrée : Boulevard Voltaire. »

Charles BERTRAND

Commandeur du Mérite Social

Nous avons appris avec beaucoup de plaisir, par le Journal officiel, la promotion au grade de Commandeur du Mérite Social de notre excellent camarade Charles BERTRAND, ex-président fondateur du Syndicat chrétien des Cheminots de Vesoul, ex-secrétaire du Syndicat de Belfort.

Charles BERTRAND, père de dix enfants, aurait pu, avec une telle situation de famille, estimer que l'action militante n'était pas pour lui, mais, précisément, cette situation le mettait à même de comprendre mieux que d'autres les difficultés de ses frères de travail et c'est sans compter que, durant toute une longue carrière, il fut, dans toute l'acceptation du terme, « le MILITANT ».

Dans tous les domaines il s'est dépensé sans compter : syndicat, mutualité, orphelinat, associations familiales ; il faudrait écrire un livre pour retracer une vie comme la sienne. Une vie d'intense activité qui ne s'est pas ralentie avec la retraite et maintenant l'Union fédérale des Retraités compte Charles BERTRAND au nombre de ceux qui ne cessent de se dévouer au service des retraités.

Ses mérites furent récompensés par la médaille de bronze, puis d'argent de la Mutualité, respectivement le 7 mai 1925 et le 4 août 1929 ; la rosette d'officier du Mérite social, le 30 avril 1933 ; la médaille d'argent de la Ville de Paris, le 21 mai 1949 ; la médaille

d'argent de l'Encouragement au Bien, le 18 avril 1953, et la médaille d'argent du Mérite civique, le 29 novembre 1953.

Depuis le 2 février dernier, c'est la cravate de Commandeur du Mérite social qui couronne une carrière si bien remplie.

Charles BERTRAND demeure aussi pour nous le lauréat du Prix MICHON 1946.



Nous sommes fiers que notre Fédération puisse compter dans ses rangs des militants tels que lui et nous adressons à notre cher camarade l'expression de notre grande amitié en même temps que nos plus vives félicitations.

LA FEDERATION.

Congrès du Syndicat chrétien des Cheminots retraités de TUNISIE

MOTION DE CLOTURE

Le Congrès du SYNDICAT CHRETIEN DES CHEMINOTS RETRAITÉS DE TUNISIE (C.F.T.C.), réuni le dimanche 24 janvier 1954, après l'exposé de la situation des Cheminots Retraités et des veuves des Réseaux Tunisiens et

des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veuves des Réseaux Tunisiens et

et des veu

Y VOIR CLAIR AVANT D'AGIR

Salaire minimum et grève de 24 heures

DEPUIS les manifestations du 29 janvier, organisées par la C. F. T. C., la C. G. T. et F.O. pour l'application des décisions de la Commission Supérieure des Conventions Collectives, on parle beaucoup, dans la presse syndicale ou autre, d'une éventuelle grève de 24 heures.

Pour éviter toute confusion dans l'esprit des Cheminots, il semble nécessaire de rappeler quelques notions que certains embrouillent à plaisir.

Les revendications

REVENDIQUER l'application des décisions de la Commission Supérieure des Conventions Collectives, c'est réclamer qu'aucun salaire net ne soit inférieur à 25.166 francs par mois pour 173 heures de travail, et ce quelle que soit la localité, c'est-à-dire sans abattement de zone. C'est aussi demander que soient revalorisées les Allocations Familiales et que soit pris en considération le budget-type d'une famille de quatre personnes, 68.444 francs. Un point, c'est tout.

Laisser croire aux Cheminots que les 25.166 francs deviendraient le point 100 de la grille et seraient hiérarchisés selon les coefficients 100/770, c'est les tromper.

Si nous obtenons satisfaction du Gouvernement sur cette question, il y aurait, bien sûr, des raccords à faire pour notre profession, raccords qui deviennent urgents pour le personnel qualifié des échelles moyennes, mais, ne confondons pas, la revendication du S. M. I. G. n'amène absolument pas une augmentation générale des salaires.

A la suite de l'action menée le 29 janvier, le Gouvernement a déjà dû, en fait, relever le S.M.I.G. à 23.000 francs pour le secteur privé, mesure déjà appliquée aux Cheminots et au secteur public depuis septembre 1953.

C'est un premier pas, mais bien insuffisant, et la C. F. T. C. entend continuer son action pour que soit effectivement respectée par le Gouvernement la totalité des décisions de la Commission Supérieure des Conventions Collectives.

L'action et l'unité

Il est bien évident que l'action à engager pour l'aboutissement de ces revendications ne peut être qu'interprofessionnelle, c'est-à-dire menée par l'ensemble des professions et non seulement par les Cheminots. C'est donc aux Confédérations, et à elles seules, qu'il appartient de décider et de coordonner l'action pour le S. M. I. G.

Le Conseil Confédéral de la C. F. T. C., réuni les 13 et 14 février, a décidé le développement d'une action de caractère strictement interprofessionnel pouvant aller jusqu'à une grève générale de 24 heures et dont la date et la forme définitive seraient arrêtées ultérieurement par le Bureau Confédéral.

La Commission administrative de la C.G.T., réunie le 4 février, a été chargée de convoquer en temps utile le Comité National C.G.T. qui prendra toutes décisions quant à la date de la grève de 24 heures décidée en principe.

A la demande du Bureau Confédéral de la C.F.T.C., une première rencontre des dirigeants confédéraux C.F.T.C. - F.O. d'une part; C.F.T.C. - C.G.T. d'autre part, a eu lieu le mercredi 3 mars pour confronter les positions respectives des différentes organisations.

F.O. reste très réticente à l'égard d'une grève de 24 heures pour le S.M.I.G. et la C.G.T. n'a pris aucune décision, ni arrêté aucune date. Dans ces conditions, le Bureau confédéral de la C.F.T.C. qui se réunira le 10 mars après avoir revu le Gouvernement, examinera les dispositions à prendre pour la suite de l'action.

Position de la Fédération

NOUS l'avons fait connaître à notre Confédération dès le lendemain de notre Congrès. Nous sommes prêts à appeler les Cheminots à participer, dans le cadre d'une action générale menée par toutes les professions et décidée par les Confédérations à un arrêt de travail de 24 heures.

Il s'agit pour nous d'une position nette. Les cheminots sont solidaires de l'ensemble des travailleurs dans cette question et nous sommes sûrs qu'ils ne fail-

liront pas à ce devoir de solidarité.

Si nous avons nettement distingué le relèvement du S.M.I.G. de l'augmentation générale des salaires ce n'est pas pour autant que nous sommes satisfaits de l'ensemble des salaires des cheminots. Notre système actuel de rémunération est devenu incohérent, il pénalise le personnel qualifié et la petite maîtrise, il amenuise la part versée aux retraités, il y a donc nécessité d'une remise en ordre générale du système.

Nous l'avons dit de nombreuses fois, cette remise en ordre doit se faire dans le sens d'une véritable revalorisation des salaires et des retraites et d'une simplification. Elle doit se faire par discussion paritaire en présence de toutes les organisations syndicales, c'est dire l'importance que prendrait l'abrogation de ce décret du 1^{er} juin que nous sommes les seuls à combattre en permanence depuis bientôt 4 ans.

La C.G.T., dans un tract, demande aux cheminots de nous envoyer pétitions et motions, cela ne nous gêne aucunement puisque nous avons déjà donné notre accord pour la grève interprofessionnelle pour le S.M.I.G., mais pourquoi ne pas en envoyer aussi à la C.G.T., rue Lafayette, pour lui demander de préciser ses intentions qui restent encore bien floues.

**

UNE grève générale de 24 heures, c'est quelque chose de sérieux, on n'y embarque pas les travailleurs sans avoir pris toutes les dispositions nécessaires, quant à sa réussite et à son efficacité. La C.F.T.C. n'est pas décidée à lâcher l'action pour le S.M.I.G., elle ne veut pas non plus entraîner les travailleurs à l'aventure. Comme dans le passé, les responsables confédéraux et fédéraux sauront prendre toutes leurs responsabilités.

C'est pourquoi, calmes et disciplinés, les cheminots continueront de leur faire confiance, attendant les consignes d'action générale qu'ils suivront scrupuleusement, car une telle bataille ne doit pas être compromise par des actions locales, menées en ordre dispersé.

Paul BUTET,
Secrétaire général.

Il leur faut des Martyrs...

Le 24 février, pendant que se déroulait notre Congrès Fédéral, 36 cheminots de Périgueux étaient traduits devant le Tribunal Correctionnel pour refus d'obéissance aux ordres de réquisition dont ils avaient été l'objet au cours des grèves du mois d'août.

LE CHEMINOT DE FRANCE
REDACTION et ADMINISTRATION
26, rue de Moutholon, 26
PARIS (IX^e)
Téléphone : TRUdaine 91-03

Abonnement annuel : 300 francs
Compte chèque postal :
Fédération - Paris 26-44
Assurances-Accidents Paris 1500-18

POUR LA PUBLICITE
s'adresser
AGENCE L R - LES RÉGIES
93, Champs-Elysées - PARIS (8^e)
Téléphone : BALzac 06-23 - 06-24

Le Gérant : Léon DELSERT

IMPRIMERIE SPECIALE
du « CHEMINOT DE FRANCE »
5, rue du Cornet. Le Mans. — 30.644.
Exécuté par des Ouvriers syndiqués

Cette poursuite qui a soulevé une énorme émotion dans la région permet à la C.G.T. de prétendre à nouveau que les accords passés par notre Fédération et qui mirent fin au conflit, sont violés. Il est dans l'intérêt des cheminots de savoir pourquoi nos camarades de Périgueux sont poursuivis.

Nous savons bien que, dans plusieurs endroits, des cheminots ont été condamnés pour refus d'obéissance à la Réquisition par des artifices de procédure. Les tribunaux ont estimé que les réquisitions prises en application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre étaient valables en temps de paix, décision peut-être juridiquement valable mais, en tout cas, contraire au bon sens.

La presque totalité des poursuites a été abandonnée, suite à notre action, et il en aurait été de même à Périgueux si, depuis la grève et à plusieurs reprises, une personnalité d'extrême-gauche, siégeant au Conseil Général de la Dordogne, n'avait pas harcelé le Préfet en lui affirmant que l'abandon des poursuites apportait la preuve de l'illégalité des réquisitions.

Le Préfet, tout comme d'ailleurs le Conseiller Général, ne pouvait ignorer les jugements qui, depuis la grève, ont affirmé la légalité de la réquisition.

Dès que nous eûmes connaissance de la reprise des poursuites, nous sommes intervenus, auprès du Gouvernement pour que l'affaire soit classée.

Chacun sait que le Pouvoir judiciaire doit être libre de toute intervention du Pouvoir Exécutif (le Gouvernement) et Législatif (le Parlement) toutefois, et dans l'intérêt de la Paix publique, le Gouvernement peut conseiller l'arrêt de poursuites qui ne mettent pas en cause des intérêts privés.

C'est dans cet esprit que le Procureur de la République, dès l'ouverture de l'audience du Tribunal, a demandé le renvoi « sine die », ce qui signifiait en fait, le classement pur et simple.

L'on aurait pu croire que les avocats de la C.G.T. accepteraient cette formule, or il n'en fut rien, ces derniers ont exigé que l'affaire soit jugée ; en justifiant leur opposition sur la nécessité de débarrasser les cheminots pour suivis d'un « cauchemar », en les sanctionnant ou en les acquittant compte tenu de l'illégalité de la réquisition.

Résultats : Il est à craindre que nos camarades soient condamnés : le Tribunal de Périgueux suivra la jurisprudence, existante et c'est précisément ce que recherche la C.G.T. Pour les nécessités de sa propagande, elle n'hésite point à sacrifier ses quelques adhérents, les nôtres et plusieurs « inorganisés », poursuivis à Périgueux.

Qu'il y ait des victimes, voilà, n'est-il pas vrai, qui pèse bien peu dans la balance, l'essentiel n'étant-il pas d'augmenter le mécontentement et de pousser à l'agitation ?

J. DERVILLEZ.

MENTEURS ? OU... IMBÉCILES ?

DANS la « Tribune des Cheminots » du 1^{er} mars 1954, les copains de la rue Pierre-Sémard gratifient la C.F.T.C. d'un nième coup de claque, sans doute pour enfonce le cloche de l'Unité !

De quoi est-il question ? Essentiellement de la position de notre délégation à la Commission mixte de Convention Collective sur la règle du maintien de la prime de fin d'année. Le camarade COULPIER, signataire du poulet cégétiste, prétend que nous avons proposé l'abandon de la règle des maintiens.

Ceci est faux ! En bon Français, les gens qui affirment des choses fausses sont des menteurs ! Circonstance atténuante : ces gens ne comprennent pas ce que disent clairement leurs interlocuteurs, alors ce sont des imbéciles ! Plaignons les cheminots qui, mal informés sur leurs pré tendus défenseurs, font encore confiance à de tels hommes ! Revenons aux faits.

Il n'est pas dans nos habitudes de polémiquer à propos de la Convention Collective. Nous laisserons donc à ceux qui ont pris l'initiative de nous marcher sur les pieds le soin de se frictionner la fesse après le coup de pied au chose.

COULPIER dit dans son article : que grâce à la présence de la C.G.T. à la Commission, les cheminots vont bénéficier d'avantages sensibles. Ces avantages sensibles dont il est question c'est, par exemple, le lien entre la P.F.A. et le salaire pour les malades ; Qui a défendu cette affaire à la Commission ? La C.F.T.C. à la 56^e séance ; Les copains de la C.G.T. ? On ne les a pas encore entendus sur le sujet.

Et sur la prime de fin d'année aux agents en longue maladie ? Qui a présenté l'affaire le 11 février 1954 ? La C. F. T. C. !

La non plus on n'a pas entendu les copains de la C.G.T.

Camarades de la base, qui lirez ce papier et qui avez eu 1/12^e ou 2/12^e en moins sur votre dernière P.F.A. par suite de maladie, écrivez donc au camarade COULPIER pour lui demander à quoi il rêvait quand l'affaire a été discutée à la Commission de la Convention Collective.

Il n'est pas interdit de poser la même question aux camarades CHAUVE, SUBREVILLE, SEGUY, COMBRISON et FROC qui assistaient à l'une des séances du 14 janvier ou du 11 février 1954 (ou aux deux).

A. NICOLAS.

MOTION DU CONGRÈS TRANSPORTS

LE CONGRÈS :

APRES avoir procédé à un examen approfondi de la situation de la S. N. C. F. et de ses perspectives d'avenir dans l'ensemble des transports,

CONSTATE QUE :

Si le trafic du chemin de fer a légèrement décrû en 1953 par rapport à 1952, il se maintient pourtant à un niveau comparable à celui de 1929, et cela avec des moyens très sensiblement réduits, en personnel, en matériel et en énergie.

Les mesures de coordination mises en application jusqu'ici, ainsi que celles décollant de l'Avenir du 10 juillet 1952 et des programmes de contraction du rail se sont révélées inefficaces pour résorber le déséquilibre financier de la S. N. C. F. qui demeure une lourde charge pour l'Etat. Bien souvent même ces mesures n'ont fait qu'aggraver la situation existante.

Le Gouvernement, prompt à appliquer aux cheminots des mesures ayant un caractère de véritable brimade sans présenter un intérêt quelconque du point de vue financier, continue à se refuser à aborder le problème de l'organisation des transports. Il semble méconnaître la nécessité d'une coordination des investissements et contribue ainsi à maintenir une situation très préjudiciable à l'économie générale du pays.

CONSIDERE QUE :

1^o Il est devenu indispensable et urgent de mettre fin à l'état d'anarchie des transports ;

2^o En conformité avec les déclarations antérieures de la Fédération, l'organisation des transports doit se faire dans un cadre d'ensemble, en tenant compte exclusivement de l'intérêt général et de la nécessité d'assurer le coût de revient minimum du transport pour la collectivité ;

3^o La solution proposée au Congrès de Nice de 1949 reste valable ;

4^o L'effort de réorganisation des transports doit s'inscrire dans la perspective d'une expansion de l'économie et ne pas seulement tenir compte des besoins exprimés dans la conjoncture actuelle ;

5^o Les réformes internes à la S. N. C. F., même dans le cas où elles se trouvent pleinement justifiées, ne peuvent apporter que des économies d'importance limitée, sans commune mesure avec le déficit d'exploitation. Sans les sous-estimer, elles doivent être conduites avec prudence, en tenant compte de leurs incidences sociales et de leurs répercussions sur le fonctionnement de l'entreprise ;

6^o En reconnaissant la nécessité pour la S.N.C.F. de s'adapter d'une façon continue à l'évolution de la technique et aux exigences d'une exploitation moderne et économique, il convient d'écartier résolument toute solution qui aurait pour effet de réduire l'activité du rail sans lui permettre d'assurer sa reconversion directement ou, tout au moins, sous son contrôle effectif ;

7^o L'organisation des transports est à suivre également de très près sur le plan européen, en raison des problèmes délicats qui se posent, particulièrement en ce qui concerne l'utilisation du personnel. Il importe que les organisations syndicales ne soient pas tenues à l'écart de ces délibérations.

POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS, LE CONGRÈS :

— Entend continuer son action en poursuivant l'étude de la mise en œuvre de tous moyens appropriés, en assurant tous contacts utiles en vue d'une action d'ensemble et en intervenant directement auprès des Pouvoirs Publics, des Parlementaires et des Représentants des collectivités intéressées.

— Prolonger cette action sur le terrain international par une participation soutenue à l'action de grande envergure entreprise sous l'égide de la C. I. S. C. par le Comité International des Transports.

LE CONGRÈS tenant compte des travaux sérieux effectués par la Commission Technique Exploitation pour lutter contre les fermetures de lignes et le démantèlement, conscient des terribles dangers qui menacent tous les Cheminots, entraînant à la fois une réduction considérable des effectifs et du trafic, estime qu'il est du devoir de la Fédération de s'opposer dans tous les cas à ce que l'exploitation de lignes ou certaines tâches confiées dans le passé à des cheminots soient effectuées par des entreprises privées.