

# LE CHEMINOT DE FRANCE

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

## AU SERVICE DE LA VÉRITÉ



Au cours de l'audience qu'il nous a accordée le 20 octobre M. André MORICE, ministre des T. P., nous a fait cette remarque assez inattendue que, bien que ne pouvant être d'accord avec nous sur certaines de nos positions, il ne nous cachait pas son embarras devant la justesse de nos points de vue, fruit d'une recherche sérieuse et sincère des solutions vraies.

Nous acceptons cet hommage rendu à nos efforts incessants au service de la vérité, mais M. André MORICE s'est-il rendu compte, en nous délivrant cette sorte de certificat de bonne conduite, qu'il se condamnait lui-même comme ministre d'un gouvernement qui ruse et biaise avec les problèmes qu'il prétend résoudre et auxquels il n'a su apporter jusqu'à présent que de fausses solutions ?

Car la vérité est une, indivisible, inaltérable par essence. Elle ne supporte pas d'être habillée, encore moins travestie. Il n'y a pas deux vérités dans chaque compartiment du domaine social et du domaine politique. Il n'y a pas une vérité pour le patron, une autre pour le travailleur ; une vérité pour l'homme de gouvernement, une autre pour l'homme de la rue, pour le modeste citoyen.

Je sais, il y a la « Raison d'Etat » qu'on invoque en haut lieu dès qu'il s'agit pour les gens au pouvoir de se tirer d'un mauvais pas ou tout bonnement de se simplifier la besogne. Cette prétendue justification de l'immoralité officielle, nous ne l'admettons pas. Nous en avons trop souffert et en souffrons chaque jour dans l'accomplissement de notre tâche syndicale. Les peuples vraiment prospères, parce que vraiment forts, sont essentiellement nourris de vérité. Voyez le peuple anglais ; il a dû son salut dans la grande tourmente des années 1940-1945 à un homme d'Etat, CHURCHILL, qui aux jours décisifs l'a mis en face d'une situation exigeant pour être dominée un immense effort, « des larmes et du sang ». Dans le même temps, de ce côté-ci du « Channel », on se nourrissait d'illusions, savamment entretenues dans l'équivoque d'un prétendu double jeu qui ne trompait, hélas ! que ses victimes. Il a fallu la publication clandestine des admirables Cahiers du Témoignage chrétien pour que la vérité sorte enfin de cette ombre épaisse et que retentisse par eux le cri déchirant de la conscience chrétienne outragée.

Dans le domaine social, plus spécifiquement nôtre, les mêmes impératifs doivent demeurer la loi. Ainsi, du moins, considérons-nous les choses à la C. F. T. C. où la plus grande franchise est de règle, même parfois au risque d'impopularité. Vis-à-vis de nos mandants, en effet, nous nous interdisons toute astuce, tout faux-fuyant, tout maquillage des réalités, tout recours à la démagogie qui est la forme la plus pernicieuse du mensonge à l'étage où se situent nos responsabilités. Nous n'en sommes que plus à l'aise pour dire à nos gouvernants ce que nous pensons d'une politique, à nos yeux sans issue, injuste dans ses effets sinon dans ses conceptions et qui ne satisfait rien de nos plus légitimes aspirations.

Si c'est cela qu'a compris le ministre, tant mieux ! Qu'il veuille bien alors en faire son profit.



A. PAILLIEUX.

## POUR NOS SALAIRES L'ACTION CONTINUE

DANS le Cheminot de France, de septembre, nous avons présenté le programme revendicatif de notre Fédération en matière de salaires. Notre Conseil fédéral du 16 octobre a approuvé la position fédérale et nous a demandé de poursuivre notre action.

### NOS REVENDICATIONS

PRÉCISONS donc encore une fois nos revendications en matière de salaires.

#### ■ SUR LE PLAN GÉNÉRAL.

Avec toutes les autres Fédérations de la C.F.T.C. nous réclamons :

- La réunion de la Commission supérieure des Conventions collectives pour l'établissement d'un budget-type servant de base au minimum interprofessionnel garanti ;
- L'augmentation provisionnelle de 12 % du salaire minimum interprofessionnel garanti ;
- La modification de la loi sur l'échelle mobile ;
- Le relèvement des prestations familiales.

Nous sommes décidés à appuyer toute action de notre Confédération qui viserait à l'aboutissement de ces revendications.

Indépendamment de ces points où nous sommes demandeurs avec tous les travailleurs, nous avons des revendications particulières aux cheminots.

#### ■ SUR LE PLAN S. N. C. F.

Nous voulons une véritable remise en ordre de nos salaires. Remise en ordre qui doit nous aligner sur les travailleurs de l'E.G.F. comme on nous l'a promis depuis 1947. Cette harmonisation doit s'accompagner de la simplification de notre système de rémunération.

Enfin nous estimons que cela ne peut se faire que par discussion en Commission paritaire avec la direction de la S.N.C.F., la discussion devant aboutir à la signature d'un véritable protocole sur les salaires, comme cela s'est fait entre les travailleurs de l'E.G.F. et leur Direction en mars 1951.

### L'ACTION EST ENGAGÉE

DÈS le 16 septembre nous avons déposé ce cahier de revendications auprès de la Direction de la S.N.C.F., du président du Conseil d'administration, du ministre des T.P. avec demandes d'audiences pour discussion.

En l'absence de M. MORICE, nous avons d'abord été reçus le 23 septembre par M. LECLERCQ, son chef de Cabinet. M. LECLERCQ nous avait déclaré qu'il allait transmettre à la direction de la S.N.C.F. les conclusions de la Commission « GELY » sur l'harmonisation, « pour étude ». Or, par suite d'interventions venues d'en haut, cette transmission a été stoppée. Reçus le 24 octobre par le directeur général, M. ARMAND, celui-ci admettait le bien-fondé de nos revendications et la nécessité d'arriver rapidement à une solution. Le 20 octobre enfin nous étions reçus par le ministre des Travaux publics lui-même. M. MORICE ne contesta pas les promesses qui nous avaient été faites et l'urgence du problème, mais se déclara lié par « la solidarité ministérielle » avec un gouvernement qui avait décidé de n'augmenter les salaires sous aucun prétexte. Nous avons fait remarquer au ministre qu'il avait cependant accordé aux travailleurs du Métro un véritable reclassement qui amenait une augmentation moyenne de 7 % et qu'il était donc possible de faire quelque chose lorsqu'on le voulait. Sur le plan du Conseil d'administration, notre camarade

PAILLIEUX obtenait, dès le 23 septembre, une délibération du Conseil demandant la réalisation rapide de l'harmonisation. A l'issue du Conseil d'administration, les administrateurs ouvriers sont intervenus auprès de M. P. TISSIER pour lui demander d'appuyer notre position sur l'harmonisation. Par ailleurs et suite aux décisions de notre Commission administrative, nous avons pris un certain nombre de contacts sur le plan parlementaire pour demander aux différents groupes politiques de faire pression sur le gouvernement pour qu'il tienne, non pas les promesses des autres, mais celles de M. PINAY lui-même, lorsqu'il était ministre des Travaux publics.

### L'UNITÉ D'ACTION

Si notre Fédération a engagé seule l'action sur son programme dès le 16 septembre, elle n'a pas pour autant refusé l'unité d'action avec les autres Fédérations, bien au contraire. Dès le 15 septembre, notre Commission administrative lançait un appel à toutes les Fédérations pour un regroupement sur notre programme. Notre Conseil fédéral du 16 octobre confirmait la position en demandant à la Fédération de poursuivre les pourparlers engagés. Sur cette question notre position est extrêmement nette, elle n'a d'ailleurs jamais varié.

Nous sommes, parce que « pluralistes », partisans de l'unité d'action. Mais cette unité doit se réaliser à l'échelon où elle est efficace, c'est-à-dire pour les salaires, au plan national (Fédérations).

Avant de parler d'unité d'ACTION il faut déjà se mettre d'accord sur un PROGRAMME com-

Paul BUTET.

(Lire la suite page 12.)

## NOUS VIVONS DE BONNE SOUPE... ET NON DE BEAU LANGAGE

L'ordre du jour n° 101 nous a apporté les félicitations de notre ministre pour la campagne d'été 1952.

Nous en sommes très fiers, mais M. le Ministre n'a certainement pas été informé complètement de la situation des cheminots qu'il félicitait. Il connaît certainement ses « classiques » et doit bien savoir

que les cheminots, eux aussi, ne vivent pas seulement de « beau langage ».

A titre d'exemple, nous nous permettons de lui donner ci-dessous le détail de la feuille de paye de septembre d'un homme d'équipe (bagagiste) de la gare de Paris-Lyon. Un de ceux-là justement qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes

Traitement	13.420
Indemnité de résidence	4.760
Supplément temporaire	980
Prime de production	1.604
Indemnité compensatrice	137
Prime de nuit	1.230
Prime de transport	560
Arrondi du mois précédent	28
<b>Total</b>	<b>22.719</b>
Retenues (abonnement à « La Vie du Rail »)	75
<b>Total</b>	<b>22.644</b>
Arrondi à	22.600

Si le calcul est compliqué, si les rubriques sont nombreuses, le total reste bien maigre.

Alors, Monsieur le Ministre ! à quand l'ordre du jour n° 102 qui nous apportera « la bonne soupe » ?

Dépêchez-vous, car elle pourrait finir par sentir le « brûlé ».

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

PARIS, le 6 septembre 1952

Le Ministre

MONSIEUR LE PRÉSIDENT.

Sans attendre la fin des vacances, je tiens à vous exprimer ma satisfaction pour l'excellente exécution du service de la S.N.C.F. pendant ces mois d'été. La Société Nationale a su résoudre, dans des conditions de sécurité et de confort, les difficiles problèmes que posent les points de trafic d'été, tant sur le plan matériel que sur le plan humain.

Je suis heureux d'applaudir les cheminots — dirigeants et exécutants — pour leur compétence professionnelle et leur dévouement ont permis de donner au Pays et à ses visiteurs une nouvelle preuve de la qualité des Chemins de fer Français.

Je vous serais obligé, Monsieur le Président, de bien vouloir porter la présente lettre à la connaissance du Conseil d'Administration, de la Direction Générale et du Personnel de l'ensemble des Services de la Société Nationale.

Amédée MORICE

RECEVU  
LE 10 SEPTEMBRE 1952  
PARIS  
MORICE

LIRE EN PAGE 10  
l'article  
LE BAGAGISTE

# DOCUMENTATION

## Restrictions à l'admission des porteurs de facilités de circulation dans les trains et autorails — Service d'hiver

SUR TOUTES LES RÉGIONS : Les trains automoteurs et tous les autorails qualifiés rapides sont interdits tous les jours sur tout leur parcours.

NUMEROS des trains ou des autorails	PARCOURS sur lesquels porte l'interdiction	PERIODES OU DATES D'INTERDICTION	NUMEROS des trains ou des autorails	PARCOURS sur lesquels porte l'interdiction	PERIODES OU DATES D'INTERDICTION
<b>RELATIONS INTERREGIONALES</b> (Trains et autorails désignés par un groupe de deux lettres).					
BS — SB (Aut.)	Bordeaux — Clermont-Ferrand et vice versa	20, 24, 26 décembre 1952; 2 janvier; 28 mars; 4, 11 et 13 avril 1953.	421/422	Paris — Avignon	7, 13 et 14 fév.
BS — SB (Aut.)	Clermont-Ferrand — Lyon et vice versa	Les veilles de fêtes et jours de fêtes.	423/424	Paris — Sète	19, 20, 23 déc.; 27, 28 mars; 8, 4 avril.
NV (Aut.)	Poitiers — Limoges	20, 24 déc. 1952; 2 janv.; 28 mars; 4, 11 et 13 av. 1953.	431/432 (Aut.)	Sète — Paris	1 <sup>er</sup> janvier; 11 et 12 avril 1953.
BN	Nîmes — Nice	7 et 14 février 1953.	435/436 (Aut.)	Avignon — Béziers	Samedis et veilles de fêtes.
BR	Marseille — Nice	7, 14 et 16 février 1953 (dates au départ de Bordeaux).	609	Béziers — Avignon	Lundis et lendemains de fêtes.
RE — LP — PL	Nice — Marseille et vice versa	8, 15 et 17 fév. 1953.	611 (Aut.)	Paris — Culoz	20, 21 et 24 décembre.
<b>REGION DE L'EST.</b>					
1 — 2 — 3 — 4	Paris — Strasbourg et vice versa	Tous les jours.	636/620	Perpignan — Villefranche-Vermet-les-Bains	Tous les jours.
5 — 6	Paris — Kehl et vice versa	Du 20 déc. 1952 incl. au 4 janv. 1953 incl. et du 3 avr. incl. au 13 avril 1953 inclus.	613	La Tour-de-Carol — Perpignan	Tous les jours.
7	Paris — Bâle	20, 23 et 24 déc. 1952.	615	Paris — Aix-les-Bains	18, 20 et 23 décembre 1952.
8	Bâle — Paris	Du 1 <sup>er</sup> janvier incl. au 4 janvier inclus.	621 (fac.)	Paris — Annemasse	1 <sup>er</sup> et 2 janvier 1953.
47 — 48	Paris — Bâle et vice versa	Tous les jours.	791	Paris — Saint-Gervais	25 décembre 1952 et 1 <sup>er</sup> janvier 1953.
49	Paris — Bâle	22 et 23 décembre 1952.	792	Paris — Culoz	Tous les jours.
48	Bâle — Paris	3 et 4 janvier 1953.	749 — 750 (Aut.)	Aix-les-Bains — Paris	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective de Castelnau-dary et au delà, à l'exception des vendredis et des 20, 23 décembre 1952; 1 <sup>er</sup> janvier, 28 mars et 4 avril 1953.
94/98 (Aut.)	Sarrebrück — Strasbourg	Tous les jours.	801/802 — 803/804 (Aut.)	Annemasse — Paris	19, 20 décembre; 1 <sup>er</sup> , 2, 3 janvier; 6, 11 et 12 avril 1953. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation en provenance de l'étranger ou de l'Afrique du Nord.
105 (Aut.)	Paris — Châlons-sur-Marne	Les dimanches et fêtes.	1022	Culoz — Paris	Les dimanches.
108 (Aut.)	Châlons-sur-Marne — Paris	Les vendredis, samedis et veilles de fêtes.	1060 (Aut.)	Lyon — Genève et vice versa	Les samedis, veilles de fêtes, dimanches et fêtes.
215 (Aut.)	Charleville — Longuyon	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective des gares situées au delà de Longuyon.	1109	Paris — A. — Toulouse	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective de Castelnau-dary et au delà, à l'exception des vendredis et des 20, 23 décembre 1952; 1 <sup>er</sup> janvier, 28 mars et 4 avril 1953.
304 (Aut.)	Strasbourg — Thionville	Tous les jours.	1147 (Aut.)	Besançon — Vichy et vice versa	Les samedis et veilles de fêtes.
307 (Aut.)	Metz — Strasbourg	— d* —	1148 — 1149 (Aut.)	Paris — A. — Toulouse	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective de Castelnau-dary et au delà, à l'exception des vendredis et des 20, 23 décembre 1952; 1 <sup>er</sup> janvier, 28 mars et 4 avril 1953.
1103/3104 — 3103/1104	Bar-le-Duc — Luxembourg et vice versa	— d* —	1501/1502 — 1505/1506 (Aut.)	Paris — A. — Toulouse	Tous les jours.
1109 (Aut.)	Metz — Sarreguemines	Les dimanches et fêtes.	1717 (Aut.)	Narbonne — Paris-A.	19, 20 décembre; 1 <sup>er</sup> , 2, 3 janvier; 6, 11 et 12 avril 1953. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation en provenance de l'étranger ou de l'Afrique du Nord.
1207 — 1214 (Aut.)	Nancy — Metz et vice versa	Les dimanches et fêtes. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective de l'étranger.	1824 (Aut.)	Roanne — Saint-Etienne	Les samedis, veilles de fêtes, dimanches et fêtes.
1247 (Aut.)	Nancy — Metz	Les dimanches et fêtes. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective des gares situées au delà de Blainville.	1892 (Aut.)	Saint-Etienne — Lyon	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective de Castelnau-dary et au delà, à l'exception des vendredis et des 20, 23 décembre 1952; 1 <sup>er</sup> janvier, 28 mars et 4 avril 1953.
1631 (Aut.)	Nancy — Blainville	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective des gares situées au delà de Blainville.	1897 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
2065 (Aut.)	Charleville — Givet	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective des gares situées au delà de Toul.	1901 (fac.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
2411 — 2420 (Aut.)	Toul — Nancy et vice versa	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective des gares situées au delà de Toul.	1902 (fac.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
3006/3010 — 3005 (Aut.)	Bâle — Metz et vice versa	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective de l'étranger.	1908/1907 — 1910/1909 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
3068 (Aut.)	Thionville — Metz	Tous les jours.	1952 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
<b>REGION DU NORD.</b>					
69	Paris — Calais-Maritime	Tous les jours.	1953 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
126	Aulhoye — Paris	— d* —	1955 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
187 — 166	Paris — Jeumont et vice versa	— d* —	2102/2101 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
309	Paris — Lille	Tous les jours.	2110/2109 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
306	Tourcoing — Paris	— d* —	2219 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
343	Paris — Lille	Les vendredis.	2228 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
338	Tourcoing — Paris	Tous les jours. Toutefois y sont admis au départ de Tourcoing, Roubaix, Croix-Wasquehal, Lille, les porteurs de facilités de circulation à destination effective des lignes de Valenciennes et de Cambrai, et au départ d'Arras ceux en provenance effective du train 2088.	2421/2422 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
<b>REGION DE L'OUEST.</b>					
101 — 102 — 114	Paris — Le Havre et vice versa	Tous les jours.	2438/2434 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
<b>6<sup>e</sup> REGIONS DU SUD-EST ET DE LA MEDITERRANEE.</b>					
1 — 2	Paris — Nice et vice versa	Tous les jours.	2468 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
7 — 8	Paris — Modane et vice versa	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective de l'étranger.	2507/2506 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
15 — 10	Paris — Lyon et vice versa	Tous les jours.	2507/2508 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
19	Paris — Vintimille	7, 8 nov.; 19, 20, 23 déc.; 7, 13, 14 fév.; 27, 28 mars; 3 et 4 avril.	2512/2511 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
20	Marseille — Nice	16 fév. (date au départ de Paris).	2514/2513 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
25	Nice — Marseille	1 <sup>er</sup> janv.; 17, 18 fév.; 11 et 12 avril.	2621 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
35	Paris — Marseille	8 et 15 fév.	2622 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
56	Marseille — Paris	19, 20, 23 déc.; 7, 13, 14 fév.; 27, 28 mars; 3 et 4 avril.	2716 — 2719 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
56	Paris — Vintimille	1 <sup>er</sup> janv.; 17, 18 fév.; 11 et 12 avril.	2922 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
59	Marseille — Nice	16 fév. (date au départ de Paris).	2953 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
60	Vintimille — Paris	1 <sup>er</sup> janv.; 17, 18 fév.; 11 et 12 avril.	3985 (Aut.)	Paris — Nevers	Les samedis et veilles de fêtes.
61 fac.	Nice — Marseille	8 et 15 février.	7 — 8	Paris — Bordeaux et vice versa	Tous les jours.
62 fac. — 10064 fac.	Paris — Vintimille	19, 20, 23 déc.; 7, 13, 14 fév.; 27, 28 mars; 3 et 4 avril.	31	Paris — Bordeaux	19-20 déc. 1952; 1 <sup>er</sup> janv.; 27-28 mars et 3 avril 1953.
10065 fac. — 10065 fac.	Marseille — Nice	16 fév. (date au départ de Paris).	32	Bordeaux — Paris	Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination ou en provenance effective de l'étranger.
121 — 122 (Aut.)	Lyon — Marseille et vice versa	Tous les jours.	807	Toulouse — Hendaye	Tous les jours.
132 (Aut.)	Nice — Marseille	Tous les jours.	1021	Paris — Toulouse	Tous les jours. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation à destination effective de Castelnau-dary et au delà, à l'exception des vendredis et des 20, 23 décembre 1952; 1 <sup>er</sup> janvier, 28 mars et 4 avril 1953.
356 (Aut.)	Toulon — Marseille	Tous les jours.	1022	Narbonne — Paris	19, 20 déc. 1952; 1 <sup>er</sup> , 2, 3 janvier; 6, 11 et 12 avril 1953. Toutefois y sont admis les porteurs de facilités de circulation en provenance effective de l'étranger ou de l'Afrique du Nord.
365 (Aut.)	Marseille — Nice	8, 15 et 17 fév.			
379 (Aut.)	Toulon — Nice	Samedis et veilles de fêtes.			
411/412 — 414/413 (Aut.)	Montpellier — Perpignan et vice versa	Tous les jours.			

Il est précisé que :

1° Les restrictions déduites ci-dessus n'intéressent :

a) Ni les porteurs de facilités de circulation ayant payé au moins le quart du tarif (gratuité pour les enfants de 4 à 10 ans) dans la classe à laquelle leur titre leur donne droit ou dans une classe inférieure s'ils désirent y prendre place; parmi ceux-ci y a lieu, en particulier, de comprendre les titulaires de titres gratuits ou à 90 % de réduction (cartes, permis individuels ou extraits de fascicule, bons de réduction) étant entendu que, s'il s'agit de titres de transport valables pour un seul voyage, ils doivent être revêtus, conformément aux dispositions réglementaires, du timbre à date du Service qui délivre les billets à 75 % de réduction;

b) Ni les titulaires de cartes et titres de circulation gratuite délivrés par le Secrétariat général de la S. N. C. F., visés aux alinéas a), b), c) et d) de l'article 6 de l'Avis général P 11, n° 4;

2° Ces interdictions s'appliquent aux circulations partant de leurs gares de formation aux dates détaillées ci-dessus;

3° Les interdictions visant les autorails autres que ceux qualifiés « rapides » ne s'appliquent pas aux trains mis en circulation pour les remplacer exceptionnellement.

Le Directeur Général : Louis ARMAND.

**Pour tous vos achats...**

50350. **BÉRET BASQUE**, belle qualité, pour homme et garçonnet. Du 53 au 60 ..... **270**

51680/682/684. **BLOUSON**, jersey molletonné, 2 poches, fermeture éclair, poignets et ceinture bord côte, coloris bleu France et marron. 4 à 16 ans..... **855 à 1.130**

51685/687. **PANTALON** jersey molletonné, assorti au blouson, ceinture élastique. 6 à 12 ans..... **740 à 915**

52910/914. **ANORAK** pour enfant beau jersey uni, fermeture éclair, ceinture élastique, 2 poches, coloris bleu France et marron. 4 à 12 ans..... **965 à 1.275**

51640/645. **CHANDAIL** pour garçonnet, laine mixte, fermeture éclair, manches longues, coloris marine. 6 à 16 ans..... **900 à 1.220**

40470. **RICHELIEU DERBY**, claque unie, box couleur, double semelle crêpe, intercalaire cuir, trépointe bourrelet cranté. Du 39 au 46 ..... **3.450**

40450/440. **Même modèle**, box couleur ou noir, double semelle « Néo-compost », bout et coin acier, trépointe bourrelet cranté. Du 39 au 46 ..... **2.750**

40021. **BRODEQUIN FERMIER** semelle « Belledonne véritable » tige d'une seule pièce. Du 39 au 46 ..... **3.700**

Dans le précédent numéro de ce journal nous avons fait une première réponse basée sur le simple examen des textes. Elle était négative, mais se bornait à des appréhensions. Nous sommes maintenant en mesure d'être plus catégoriques alors qu'avec les prévisions budgétaires pour 1953 s'ouvre le deuxième exercice de pleine application de l'avenant : nos critiques se justifient d'ores et déjà par les faits. En voici la preuve :

# LE PARLEMENT a-t-il voulu cela ?

Au moment où s'effectue la rentrée parlementaire et où l'Assemblée Nationale aborde l'examen du budget de 1953 nous repons la question afin de placer nos élus devant leurs responsabilités.

Oui ou non, le replâtrage de la Convention du 31 août 1937, tel qu'il ressort de l'Avenant du 10 juillet dernier, apporte-t-il une amélioration sérieuse à la situation financière de notre Société et les innovations de cet avenant sont-elles conformes aux exigences de la situation qui a motivé la délégation de pouvoirs consentie au ministre des T. P. par l'article 24 de la loi de finances du 14 avril 1952 ?

vie de la nation. Les autres suggestions ne vaudront d'être examinées qu'une fois dissipé le malaise provoqué par cette seule éventualité d'une réduction importante de notre activité ferroviaire pour un bénéfice dérisoire dont, en l'absence de bilans sérieux, on n'est même pas en mesure de chiffrer la contre-partie négative sur les recettes d'exploitation. Le Conseil a, en effet, accueilli fraîchement les propositions qui lui étaient présentées et a demandé qu'elles soient sérieusement revues pour faire l'objet d'un nouvel examen à la séance du 29 octobre. J'ose espérer que les réserves circonstanciées que j'ai eu l'avantage de présenter au nom de notre Fédération à la séance du 15 octobre auront été prises en considération et permettront d'éviter au Conseil un faux pas dont, j'en suis sûr, il a d'ores et déjà senti tout le danger.

## La présentation des comptes de la S.N.C.F. ne s'est pas améliorée dans la mesure espérée

DANS le tableau comparatif des allocations budgétaires prévues au profit de la S.N.C.F. pour 1952 et 1953 on présente sous la rubrique nouvelle « Subvention d'équilibre » la totalité des allocations attribuées au titre de l'exercice 1952, y compris :

— La participation de l'Etat aux dépenses d'entretien de l'infrastructure et du gardiennage de certains P.N. (art. 19 et 19 bis) ;

— Le dégrèvement des charges exceptionnelles de retraites résultant de la compression des effectifs (art. 19 quarter).

Ce qui peut laisser supposer toutes sortes de choses, créer des confusions graves de conséquence pour la S.N.C.F. et qui, en tout état de cause, détruit l'effet psychologique attendu de l'avenant. La bonne règle exigeait que l'on situât chaque allocation budgétaire dans son cadre exact et que la subvention d'équilibre ressortit pour sa valeur propre qui est de 30 millions et non de 80. Qui trompe-t-on, ou, du moins, qui veut-on tromper ? Et dans quel but ?



## Le mécanisme de l'avenant est générateur de déficit

LES évaluations budgétaires pour 1953 viennent d'en faire, sans plus attendre, la démonstration. Qu'on en juge par cette appréciation extraite du rapport de M. GABELLE, député du Loiret, rapporteur du Budget des Transports, analysant les causes de l'aggravation du déficit résiduel d'une année à l'autre, il les situe ainsi :

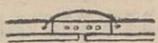
... Tout d'abord, la redevance que la S.N.C.F. verse à l'Etat et qui doit augmenter progressivement pendant six années, sera, en 1953, majorée de .... 2 MM. 2

L'annuité de renouvellement du matériel le sera certainement de... 6 MM. 7

alors que la contribution de l'Etat, calculée selon les textes de l'avenant du 10 juillet 1952, sera réduite de .... 4 MM. 8

Soit au total près de 14 milliards de charges supplémentaires ou de réductions de recettes pour le compte d'exploitation, ET CE CI, DU SEUL FAIT de l'application de la Convention...

Sans autre commentaire.



## L'article 18 nouveau de la Convention transforme en aumône une recette normale d'exploitation

NOUS déclarons à ce sujet dans le Cheminot de septembre :

... Tout en maintenant — en principe — la possibilité pour la S.N.C.F. d'obtenir des indemnités

compensatrices en couverture d'insuffisances ou réductions tarifaires imposées par les pouvoirs publics, le nouveau texte crée une subvention d'équilibre dont nous avons dit, dans notre éditorial du mois dernier, qu'elle revêtait la forme « d'une aumône à peine déguisée plaçant la S.N.C.F. dans la position humiliante d'établissement assisté ». Rien n'est plus vrai. Aucune règle ne délimitant l'intervention de cette subvention, elle se produira, comme nous l'avons souligné en première analyse, « à tout propos, notamment chaque fois qu'un relèvement de tarifs s'avérera nécessaire ». Invoquant les meilleures raisons : situation économique, conjoncture générale, marché des transports, expériences de baisse du type PINAY ou autre, les représentants de l'Etat au C.A. de la S.N.C.F. ou, au besoin, le Commissaire du Gouvernement, feront pression sur le Conseil pour écarter toute proposition de rajustement tarifaire susceptible de déclencher l'ancienne procédure, celle des indemnités compensatrices entrant en compte dans les recettes d'exploitation et participant de ce fait à la détermination de la prime d'exploitation. On s'en remettra simplement à la bienveillante condescendance du Parlement pour les mesures à prendre en vue de rétablir la situation compromise par l'insuffisance des recettes tarifaires normales. La subvention d'équilibre interviendra en jouant, elle, contre la prime d'exploitation, ainsi qu'on le verra plus loin.

Cette perspective est devenue réalité. Rompant avec les usages, le C.A. de la S.N.C.F. a renoncé, cette année, à présenter en octobre une révision III du Budget qui aurait été fatalement assortie d'une demande de rajustement tarifaire considérée dans les sphères compétentes de la S.N.C.F. comme



parfaitement « assimilable » et d'un rendement certain.

Motif : contraire à la politique générale du gouvernement.

Conséquences : Gonflement du déficit résiduel déjà influencé par un accroissement de charges dû au jeu inéluctable de l'avenant et appel à la subvention d'équilibre (donc à l'aumône de l'Etat) laquelle, inscrite pour 30 MM. au budget des T.P. (chap. 45-43) atteindra 50 MM., au dire même du rapporteur (p. 7 du rapport GABELLE n° 4348 annexé au P.V. de la séance de l'A.N. du 9 octobre 1952). Est-ce là ce qu'attendait le pays dans ce qu'a voulu être l'assainissement financier de notre Société ?

## L'avenant du 10 juillet pénalise la productivité des cheminots

AINSI que nous l'avions prévu, ce fameux avenant joue non seulement contre les intérêts bien compris de la S.N.C.F., mais contre ceux du personnel. Dès 1953 le jeu de l'article 36

nouveau concernant le calcul de la prime d'exploitation sera défavorablement influencé par le mécanisme général de l'avenant, et ce, de la façon suivante :

1° Par le gonflement des recettes n'entrant pas dans le calcul de la prime (subvention d'équilibre) au détriment des recettes d'exploitation (rajustement tarifaires ou, à défaut, indemnité compensatrice).

2° Par la pénalisation résultant de cet accroissement de la subvention d'équilibre.

3° Par un accroissement des charges financières mis en avant par M. le député GABELLE dans son rapport précité, accroissement qui devrait être compensé par une amélioration des recettes normales et non par la seule intervention de la subvention d'équilibre.



Ainsi que je le faisais observer dans ma lettre du 27 juin à M. le Ministre des T.P. :

... Le mécanisme de ces dispositions est tel qu'il amènera progressivement — et dans les délais relativement courts — un amenuisement de la prime par le simple jeu de l'augmentation parallèle de l'indemnité de renouvellement inscrite au budget au titre de l'article 23 et de la redevance prévue à l'article 19 ter. Cette augmentation se présente comme suit :

	Indemnité de renouv. (Art. 23)	Redevance V.B. (Art. 19 ter)	Total
1952..	1,5 %	2 %	3,5 %
1953..	3 %	2,5 %	5,5 %
1954..	6 %	3 %	9 %
1955..	8 %	3,5 %	11,5 %
1956..	9 %	4 %	13 %
1957..	9 %	4,5 %	13,5 %
1958..	9 %	5 %	14 %

soit en l'espace de six années une aggravation des charges d'exploitation de 10,5 % des recettes.

Calculée sur les bases de la révision II de l'exercice 1952, cette aggravation serait de l'ordre de 50 MM. Or, étant donné le niveau d'ores et déjà atteint par les recettes de trafic il ne semble guère possible de supposer une amélioration des conditions d'exploitation de la S.N.C.F. de nature à compenser ces charges. Dans ces conditions, l'appel inévitable à la subvention d'équilibre ne manquera pas de se répercuter défavorablement et directement sur le montant de la prime d'exploitation, au point de l'absorber intégralement sans que la responsabilité du personnel à tous les échelons puisse être invoquée...

Dans de telles conditions, n'est-ce pas se moquer du monde que de vanter dans les pronés officiels les vertus quasi surnaturelles de la productivité ?

## Et voilà la panacée : le plan d'économies

DE la même main avec laquelle il venait de signer l'avenant à la Convention du 31 août 1937 qui, comme on vient de le voir, aggrave d'année en année le déficit d'exploitation

à couvrir par une aumône de l'Etat, M. André MORICE a écrit à la S.N.C.F. une lettre pour le moins inattendue et par laquelle il est enjoint à la S.N.C.F. de présenter un plan d'économies de nature à assurer la résorption, en trois ou quatre années de ce même déficit.

Traduite en clair, une telle injonction revient à poser à la S.N.C.F. l'insoluble problème de la quadrature du Cercle. Celle-ci, cependant, a cru devoir obtempérer et, le 15 octobre, le Conseil d'Administration était saisi d'un projet de réponse au ministre accompagné d'une étude des différentes hypothèses susceptibles d'être retenues dans un plan d'économies plus ou moins sérieux. Parmi ces hypothèses figurait en bonne place celle de la contraction du réseau national déjà mise en avant dans l'ukase ministériel.

Il ne s'agirait rien moins que de la fermeture complète au trafic de 5.200 km. de lignes secondaires (4.200 km. de lignes actuellement coordonnées et 1.000 km. de lignes actuellement desservies V. et M.) et de la suppression du service V. omnibus sur 6.450 km. (3.650 km. de lignes non parcourues par des express et 2.800 km. de lignes parcourues par des express). Et tout cela pour une économie annuelle chiffrée au maximum à 4 milliards.

Nous nous bornerons, pour l'instant, à l'examen de cette seule hypothèse et ce, d'ailleurs, pour la rejeter formellement comme contraire à l'intérêt national et au rôle dévolu à la S.N.C.F. dans la

## Notre action

ELLE nous est dictée par les circonstances qui menacent de prendre un tour dramatique pour l'avenir du chemin de fer. Seul le Parlement peut maintenant, par une réaction salutaire, replacer le problème des transports sur son véritable terrain et imposer des solutions saines auxquelles tournent le dos à la fois les dispositions malheureuses de l'avenant du 10 juillet et les divers projets dits « d'économies » en cours d'examen.

Nous avons, sur les questions soulevées dans cet article, une position nette en même temps que solidement charpentée. Nous l'avons exposée à M. André MORICE au cours de l'importante audience du 20 octobre dont nous rendons compte par ailleurs. Le peu de solidité des arguments qui nous ont été opposés par le ministre nous a fortifiés dans nos convictions et encouragés à poursuivre près du pouvoir législatif une action qui, nous sommes bien obligés d'en convenir, n'a plus de chance d'aboutir au stade gouvernemental. Nous prenons dès maintenant toutes dispositions utiles à cet effet.

A. PAILLIEUX.



## AUTRE PERSPECTIVE

# LA MISE EN VOIE UNIQUE DE 1.635 KM. DE LIGNES A DOUBLE VOIE

PARALLELEMENT aux diverses perspectives devant composer le « Plan d'Economies » réclamé par le Ministre, la S.N.C.F., de sa propre initiative, a présenté un programme de mise à voie unique de certaines lignes à double voie. La première de ces étapes, qui porte sur 1.635 kilomètres, se présente ainsi :

REGIME PREVU	Est	Nord	Ouest	S. O.	S. E.	TOTAUX
Voie unique avec arrêt dans les gares.....	122 km.	83 km.	9 km.	7 km.	196 km.	417 km.
Voie unique avec ralentissement à 30 km/h. dans les gares.....	48 km.	»	13 km.	»	»	61 km.
Voie unique sans ralentissement.....	478 km.	170 km.	300 km.	87 km.	122 km.	1.157 km.
d° (dont avec block)...	»	»	95 km.	57,500	101,500	254 km.
TOTAUX .....	648 km.	253 km.	322 km.	94 km.	318 km.	1.635 km.

Soumis à l'improviste au Conseil d'Administration, le 10 septembre, ce projet n'a pu être sérieusement étudié et j'ai, pour ma part, formulé les plus expresses réserves à son sujet. Transmis pour examen à nos Unions de Région, il a fait l'objet d'observations d'une importance telle que notre Fédération a décidé de les porter à la connaissance du Ministre. Nous publierons dans le prochain « Cheminot » le texte de notre mémoire d'intervention.

Dès à présent, nous tenons à protester ici contre la procédure suivie pour l'élaboration et la présentation d'un tel projet dont auraient dû avoir à connaître les Comités mixtes professionnels des trois services avant la sanction du Conseil d'Administration, lequel n'a été mis en présence que d'un dossier incomplet, sinon erroné sur certains points.

Il ne fait aucun doute que des simplifications peuvent et doivent être apportées dans le mode d'exploitation de certaines lignes trop onéreuses pour leur trafic et que, d'autre part, les progrès de la signalisation mécanique et électrique sur V.U. permettent d'envisager la suppression de la deuxième voie sur certains itinéraires, mais la prudence la plus élémentaire commande, en la matière, de s'entourer de précautions, ce qui ne semble pas avoir été fait. Nous ne sommes pas seuls, d'ailleurs, à penser ainsi et l'attitude du Ministère de la Défense nationale sera certainement aussi réservée que la nôtre à l'égard du projet.

Voilà du pain sur la planche, n'est-il pas vrai ?

A. PAILLIEUX.

## 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) - Tél. : INV. 59-19  
TRAVERSES mixtes acier et béton armé par Equipement  
des Voies principales et des Embranchements

# REPRISE

**L**E mois d'octobre marque toujours la reprise de l'activité syndicale. Cette année, comme vous le savez, cette activité est particulièrement importante, puisqu'une fois de plus la question des salaires est posée avec acuité retenant toute l'attention des cheminots, et c'est là l'objectif n° 1 de nos préoccupations.

Néanmoins, il ne faut pas que notre action se ralentisse pour autant dans les autres branches d'activité, et en particulier dans nos commissions techniques.

La vie professionnelle des uns et des autres passe successivement par les Commissions techniques, et chacun de nous, quel que soit son grade, sa filière, sa résidence, peut collaborer efficacement à l'action syndicale en participant à l'étude de certains problèmes qui conditionnent sa vie de chaque jour. Il peut donc contribuer grandement à l'amélioration de ses conditions de travail et de celles de ses camarades, s'il ne se contente pas d'être un robot, mais au contraire d'observer, d'apprécier et d'étudier les errements mis en pratique dans son service, dans son établissement et de faire des suggestions de façon à rendre ces errements efficaces, au service des cheminots et du chemin de fer.

Pour mener à bien cette tâche, il se doit de travailler en liaison étroite avec son syndicat, son secteur, son Union de région, c'est ainsi qu'il pourra faire passer et aboutir les suggestions qu'il aura pu mettre au point.

C'est pourquoi, nous en sommes convaincus, vous mettrez tout en œuvre au cours des mois à venir pour améliorer constamment le fonctionnement et le rendement de nos commissions techniques.

J. CHAPLAIS.



## VOIE et BATIMENTS

### Recrudescence d'activité

Nos camarades savent tous que, même pendant les vacances, nos Commissions Techniques n'ont jamais cessé leur activité.

La Commission Technique n'est-elle pas un des principaux organes du moteur syndical.

Au début de cette année syndicale deux grands problèmes se posent à notre C. T. :

— Une organisation plus poussée ;

— Les revendications.

Les résultats des dernières élections aux Comités Mixtes ont, en effet, montré qu'au service V.B. un nombre de plus en plus important de camarades nous apportent leurs suffrages, et les adhésions suivent la même progression.

En consultant nos fichiers régionaux nous constatons que depuis le 1<sup>er</sup> janvier le plus gros pourcentage de nos progrès vient des camarades de V.B.

De là, nécessité de renforcer encore l'organisation de nos C. T.

La responsabilité d'une C. T. à tous les échelons, depuis le syndicat, le secteur jusqu'à la Fédération, ne doit pas reposer sur un seul homme.

L'expérience a montré qu'il doit y avoir une équipe travaillant en commun, d'abord en se perfectionnant tous les jours par une connaissance de plus en plus grande des règlements en vigueur, des rouages administratifs de son métier, et par la volonté d'aider, reconforter et obtenir une vie meilleure pour les camarades de travail. Cette équipe comprend nécessairement le camarade désigné par tous les syndicats appartenant à ce même Service, mais aussi les délégués du personnel au Comité Mixte, le consultatif, et enfin les rece-

veurs qui établissent la liaison constante entre les syndicats et les responsables chargés de poser et de discuter les revendications.

Avec une équipe ainsi constituée nous sommes assurés qu'un travail en profondeur sera fait et que les adhésions de nos camarades V.B. nous parviendront en plus grand nombre encore.

Cette équipe sera chargée de mener à bien toutes les revendications qui lui seront soumises par l'ensemble des adhérents.

Ces revendications sont nombreuses et de plusieurs ordres. Les premières, d'ordre local, peuvent être résolues par les chefs de district, de section ou enfin par le chef d'arrondissement. Il importe donc à ces camarades responsables de les étudier ensemble et de les présenter, les discuter avec le chef intéressé.

Les secondes, ayant un caractère général, devront être adressées avec des rapports circonstanciés à la Commission Technique régionale qui, elle-même, après avoir présenté les revendications de son ressort au Chef de Service, transmet les autres après études et avis à la C. T. fédérale.

Si les revendications sont nombreuses à tous les échelons, c'est sur le plan fédéral que nous retrouvons toutes celles touchant l'ensemble du Service et ayant un caractère général.

Elles ne doivent pas faire l'objet d'une simple transmission, mais avoir été, au préalable, discutées avec tous les camarades qui émettront des vœux, des avis, des justifications, ce qui nous permettra, à l'échelon fédéral, d'avoir une vue d'ensemble pour les discuter soit avec le directeur du Service, soit avec le directeur du Service central du personnel.

D'ores et déjà il est décidé que les responsables de notre C. T. fédérale se réuniront à Paris le 27 mars pour préparer l'assemblée générale de notre C. T. V.B. qui aura lieu également au siège de la Fédération le 10 avril prochain.

Il est donc indispensable que dès maintenant nos C. T. locales et de secteur se réunissent, s'organisent et se mettent au travail.

Il y a nécessité qu'aux dates indiquées nous soyons en possession de tous les éléments nécessaires qui nous permettront de faire, en cette journée du 10 avril, un travail vraiment constructif, et de préparer nos audiences comme il convient.

Tous unis dans cette tâche sans fin, nous saurons mener la lutte pour faire aboutir nos revendications.

Que les camarades restés jusqu'à maintenant inorganisés réfléchissent, ils seront eux aussi les bénéficiaires de notre action; qu'ils rejoignent le Syndicat chrétien où ils y seront reçus comme de véritables frères.

Le Secrétaire : PILOT.

## VINS DE BORDEAUX

A. Ferchaud, fils  
LARUSCADE (Gironde)

# SERVICES COMMUNS



## COMPTE RENDU DE L'AUDIANCE

ACCORDÉE LE 11 SEPTEMBRE 1952 PAR LE SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

à notre Commission technique

Notre délégation, conduite par CHAPLAIS, secrétaire fédéral, et comprenant les camarades BRUS, DEBANDE, DERVILLEZ, POIMBEUF et RIOCREUX a été reçue par M. ANDRE, directeur adjoint du S. C. P. en l'absence du directeur en congé, assisté de M. REMY.

Les questions suivantes, sélectionnées par le bureau de la Commission technique, y ont été traitées :

1° Conditions dans lesquelles s'effectue actuellement la notation. Unification entre les régions. Spécialités.

Etant donnée la diversité des méthodes employées pour la notation du personnel d'une région ou d'un service à l'autre, nous avons demandé que le règlement P 6 soit rigoureusement appliqué et que les notateurs au premier degré ouvrent eux-mêmes les liasses P 20 pour tous les agents qu'ils sont personnellement d'avis de noter et que toutes les liasses ainsi ouvertes soient communiquées aux délégués avant la réunion de la Commission de classement. En effet, nous estimons que les délégués qui siègent en somme comme juges doivent posséder les mêmes éléments d'appréciation pour chaque agent qu'un chef d'arrondissement ou un chef de service et si pour des commodités de travail il est établi des listes de quelque modèle que ce soit, il faut que tout agent ayant fait l'objet d'une proposition de notation en ait connaissance ainsi que son délégué; cette façon d'opérer permettra d'éviter, en particulier, les réponses qui sont trop fréquemment faites à un agent qui, s'adressant au notateur au premier degré pour connaître les motifs de sa non-inscription à une liste s'entend dire : « Je vous ai proposé, mais l'arrondissement ne vous a pas retenus », et s'adressant à l'arrondissement se voit répondre : « Je n'ai pas eu de proposition pour vous », ou : « Evidemment, mais vous êtes le premier à venir ensuite ». Pratiquement rien ne vient même deux ou plusieurs années après. Nous avons insisté tout particulièrement sur ce point, car nous voulons à tout prix voir s'instaurer plus de franchise et de loyauté.

M. ANDRE nous a promis d'étudier sérieusement la question et de la soumettre à une réunion des chefs de division du service général.

Nous avons également réclamé l'unification des spécialités de notation sur toutes les régions et avons déposé le projet que nous avons arrêté dans nos commissions techniques.

M. ANDRE qui n'est pas sans reconnaître le marasme que nous connaissons en la matière (il nous en a fait part d'une façon ironique) nous a promis de mettre notre projet à l'étude.

2° Application et respect du dictionnaire des emplois.

Nous avons insisté pour que les fonctions des agents de chacune des filières « Services communs », « Etudes administratives » et « Contrôle » correspondent bien aux définitions du dictionnaire, des emplois, car actuellement et uniquement pour les besoins de la cause, on voit des postes transférés d'une filière à une autre au plus grand mépris du dictionnaire.

M. ANDRE nous a fait connaître que le dictionnaire des emplois devait être appliqué et nous a promis de le rappeler aux régions qui paraissent le négliger.

3° Respect de la pyramide des grades dans les mutations inter-services.

Il s'agit de la récente absorption d'agents faite par les services centraux. Ces services ont bien réceptionné une pyramide complète, mais bien que sur les régions il y ait eu des candidatures suffisantes, les services cessionnaires n'ont pas fourni chacun une pyramide complète, ce qui a eu pour effet d'avantager certains au détriment des autres. Le S.C.P. est bien d'accord pour que, lorsque une mesure de mutation massive est envisagée, elle se fasse en respectant la pyramide tant pour le service cessionnaire que pour le service réceptionnaire.

### DOCUMENTATION

Nous publierons en novembre le barème des primes de fin d'année

4° Problème de la reconversion de la main-d'œuvre. Mutations latérales.

Actuellement les remaniements d'organisation de toute l'administration S. N. C. F., remaniements qui vont quelquefois tout à l'opposé d'une région à l'autre (histoire de centralisation ou de décentralisation de la solde) amènent obligatoirement des reconversions d'emploi et par le fait même des mutations latérales. S'il nous est moralement impossible de nous opposer systématiquement à de tels mouvements, nous avons demandé qu'il soit tenu largement compte de l'avis des délégués de la catégorie réceptionnaire pour éviter toute mutation de « combine ».

Le règlement prévoit bien la consultation des délégués de la catégorie réceptionnaire dans tous les cas de mutation latérale.

5° Attribution d'une échelle aux agents n'ayant rien obtenu du reclassement.

Après la décision récente d'attribuer une échelle à titre personnel aux agents « Services communs » des échelles 14 et au-dessus qui n'avaient bénéficié d'aucun avancement du fait des mesures de reclassement, le problème de reclassement se trouve réglé dans notre catégorie pour l'échelle 5 et les échelles 14 et au-dessus, mais il reste encore un certain nombre de camarades aux échelles 7 et 8 qui n'ont rien obtenu. Nous avons demandé pour réparer cette injustice qui touche un petit nombre d'agents qu'une mesure analogue à celle prise pour les échelles supérieures à 13 intervienne pour les échelles 7 et 8.

La S. N. C. F. s'est opposée catégoriquement à la mesure que nous préconisons en nous renvoyant au ministre.

Il s'en est alors suivi incidemment une discussion sur l'examen. Nous y reviendrons dans un article spécial, mais il faut signaler dès maintenant que M. ANDRE nous a signifié qu'il était mis en demeure de sortir ce fameux examen pour le 31-12 et que du fait que nous lui avions signifié que nous y étions opposés, il réglerait l'affaire seul. Nous réunissons le bureau de la Commission technique pour l'étude de cette question.

### COMMISSION FÉMININE

Pour l'année 1952-1953, la Commission féminine fédérale continuera à se réunir à l'issue de la Commission administrative.

Les mois où le Conseil fédéral remplacera la C.A., la réunion de la Commission féminine se tiendra le lundi suivant.

Voici le calendrier pour l'année 1952-1953 :

1952	Octobre :	Lundi 20
	Novembre :	7
	Décembre :	5
1953	Janvier :	19
	Février :	6
	Mars :	6
	Avril :	20
	Mai :	8
	Juin :	5
	Juillet :	3

Toutes les questions féminines doivent être adressées à la Secrétaire de la Commission, huit jours avant les dates fixées ci-dessus.

Marguerite FLAMBARD.

6° Dotation d'un encadrement autorisé dans les filières administratives.

Nous avons insisté une fois de plus pour que, à l'abri des pourcentages, chaque établissement soit doté d'un encadrement autorisé afin d'éviter les nominations de complaisance comme je l'ai expliqué dans mon article du mois dernier. Le S. C. P. nous a promis d'examiner l'affaire en réunion des chefs de service.

7° Questions diverses.

Nous avons demandé que le S. C. P. précise comment devaient être interprétées les dispositions qui prévoient d'effectuer dans les grades à effectifs excédentaires deux nominations pour cinq départs en vue de ne pas paralyser tout avancement, car chaque service interprète à sa façon le règlement. Nous avons insisté pour que l'on prenne par départ, non seulement un départ effectif du service, mais tout départ pour lequel un motif que ce soit y compris nomination. Les études nécessaires seront faites en vue de déterminer les directives à donner aux régions.

Enfin sur une question que nous avions portée à l'ordre du jour sur l'état actuel des travaux des commissions MAINCENT et JARNOT, M. ANDRE nous a fait connaître qu'il n'était pas au courant des travaux actuels de ces deux commissions, mais que nous pourrions avoir une audience auprès de MM. MAINCENT ou JARNOT qui ne manqueraient pas de nous tenir au courant de l'état actuel des travaux des commissions de réorganisation administrative qu'ils président.

### Après l'arrestation d'Alain LE LEAP

Une déclaration de Gaston TESSIER et de Maurice BOULADOUX

A la suite de l'arrestation d'Alain LE LEAP, secrétaire général de la C. G. T., Gaston TESSIER et Maurice BOULADOUX ont fait à la presse la déclaration suivante :

« Nous avons toujours considéré, à la C. F. T. C., qu'il n'était pas souhaitable et qu'il était pratiquement impossible de cumuler des activités syndicales et politiques.

« Ignorant les faits qui ont motivé l'arrestation d'Alain LE LEAP, nous réservons notre jugement définitif, mais nous ne saurions admettre que cette arrestation ait été faite dans le seul but de décapiter la C. G. T.

« Nous considérons donc comme indispensable que des informations soient clairement et rapidement données à ce sujet. »

Au surplus, nous pourrions nous montrer surpris que, lorsqu'il s'est agi de l'arrestation d'un homme politique tel que Jacques DUCLOS, la C. G. T. ait immédiatement déclenché la grève, alors qu'une simple protestation lui paraît suffisante lorsque son secrétaire général est mis en prison !

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

26, rue de Montholon, 26 — PARIS (IX<sup>e</sup>)  
Téléphone : TRUDAINE 91-03 Chèques postaux : Paris 26-44

### BULLETIN D'ADHESION

L. soussigné, déclare adhérer au Syndicat de .....  
(Région : ..... ) et en accepte les statuts.  
Nom et prénoms .....  
Né le ..... à ..... départ, .....  
Titre statutaire ..... échelle .....  
Résidence : .....  
Entré à la S. N. C. F. le .....

....., le ..... 19.....

Signature :

Adresse du domicile .....



# EXPLOITATION SERVICES ACTIFS

Il se passe peu de réunions de délégués, de Comités mixtes, de Commissions techniques, ou l'on ne parle des « Services actifs », c'est le leitmotiv qui, toujours, revient à l'ordre du jour. Bien entendu notre Fédération continue de défendre les revendications de la fonction active comme elle lutte contre toutes les injustices.

Seulement qu'entendons-nous par Service actif ?

— La filière des chefs et sous-chefs de gare, bien sûr, dont nous n'ignorons pas les nombreuses servitudes et les énormes responsabilités ;

— Les chefs de trains et agents d'accompagnement qui sont particulièrement menacés (puisqu'on examine actuellement la possibilité de dispenser de la protection les trains circulant sur certaines lignes équipées de sémaphores) ;

— Les vigilants aiguilleurs dont la moindre erreur peut entraîner une catastrophe et qui pourtant voient leur situation de plus en plus compromise.

Nous avons l'exemple de la ligne Metz-Remilly où l'installation du B. A. L. entraîne 40 suppressions dont celles de 24 aiguilleurs et garde-signaux. Sur la région Est la transformation de postes d'aiguillage en P. R. S. représente d'autre part pour la S. N. C. F. une économie annuelle de 36 aiguilleurs.

— Les agents de manœuvre, dehors par tous les temps, de l'accrocheur risquant sa vie tant de fois par jour au chef de sécurité courant et gesticulant à travers les voies ;

— Les brigadiers de maintenance aux heures de services impossibles et au rude métier, tous ces agents peinant dans les transbordements (bagnes pour cheminots), dans un vacarme infernal, respirant fumée, poussière et vapeur d'essence ;

— Les fameux brigadiers « F. A. R. » qui, pour obtenir un salaire décent, sont obligés de pousser à la prime dans des vitesses intumescibles ;

— Les lampistes auxquels la S. N. C. F. verse maintenant (généreusement !) lorsqu'ils montent sur de grands pylônes, une allocation pour travaux dangereux de 16 francs (je dis seize francs) par demi-journée ;

— Les facteurs mixtes qui balayent les quais et sont chargés de tous travaux de nettoyage après avoir remplacé parfois le chef d'établissement ;

— Les commis « Trafic » qui doivent connaître le travail de toutes les spécialités et, comme les receveurs sont souvent les premiers ou les derniers à la tâche.

Mais pour l'instant, il y a surtout les hommes d'équipe, comme à V. B. les cantonniers et à M. T. les manœuvres. Ces travailleurs obscurs, ces vieux pères de famille ou ces jeunes mariés aux salaires de famine. C'est surtout ceux-là que nous voulons défendre. Ils sont encore nombreux les gars de l'échelle 2, il y en aura toujours qui cacheront leur misère sous des bleus rapiécés et qui seront les premiers à faire les frais de la compression (au cours de la révision de la consistance du personnel dans une gare de Paris, on a supprimé 26 hommes d'équipe).

Cheminots des basses échelles, vous aussi vous êtes des « Services actifs » et devant les difficultés que vous éprouvez, en face de vos conditions de vie épouvantables, nous n'avons ni le droit, ni l'intention de rester « inactifs ».

P. VACHERAND.

## LE CHEMINOT DE FRANCE

REDACTION et ADMINISTRATION  
26, rue de Montholon, 26  
PARIS (IX<sup>e</sup>)  
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-Élysées - PARIS (8<sup>e</sup>)  
Téléphone : BALZAC 06-23 - 06-24



# MATÉRIEL ET TRACTION

## COMMISSION TECHNIQUE DU PERSONNEL DE CONDUITE

### MEMENTO DE L'AUDIENCE DE LA C. T.

#### AU SERVICE CENTRAL M. T. LE 22 SEPTEMBRE

##### PRIME DE TRACTION

M. HUGET demande, pour un agent en premier (électrique, autorail, diesel) la prime qui est la moitié du service vapeur équivalent, soit les 3/4 (et non pas seulement les 2/3, taux de l'agent vapeur en second) car il faut marquer la supériorité de l'agent en premier.

M. MAINCENT rappelle que cette relative des primes a été établie en même temps que le reclassement et que les conditions de travail n'ont pas varié depuis.

M. CHAPLAIS remarque que, de plus en plus, le C. E. passe plus de temps que le mécanicien-vapeur à un poste de sécurité (service en ligne). M. MAINCENT répond que le mécanicien-vapeur a deux responsabilités, la conduite du train comme le C. E. et la production de vapeur.

M. PROST signale l'émotion des agents de route S. E. du fait de la diminution des primes des agents de conduite vapeur affectées à la conduite électrique sur Dijon-Lyon. M. LAMIRAL indique que les mesures analogues à celles prises lors de la mise en service de Paris-Dijon doivent être appliquées par la région Sud-Est.

M. DESPREZ signale des différences anormales dans la répartition des primes entre les mécaniciens de route-vapeur et les conducteurs d'autorails TAR. M. MAINCENT explique qu'il s'agit d'une question d'ordre purement régional.

M. HOUGET signale que, dans l'ensemble des primes, la part réservée à la prime de présence a été diminuée. M. LAMIRAL explique les raisons de cette constatation et assure le personnel qu'il n'a pas été dans l'ensemble lésé de ce fait.

##### RECLASSEMENT DES ELEVES CONDUCTEURS ELECTRICIENS

M. CHAPLAIS signale que parmi les mesures qui ont été débattues en audience de juillet au Ministère des T. P., celle du reclassement des E. C. E. serait tout particulièrement à prendre en considération. M. DESPREZ demande la création d'une nouvelle échelle intermédiaire. M. FAIVRE insiste également pour les conducteurs d'autorails et les conducteurs de diesel de route. M. MAINCENT expose que la question ne peut être examinée seule, mais en comparaison avec les grades de la filière vapeur. Entre ouvrier et M. R. il y a deux grades vapeur : C. R. et E. Méc. tandis qu'il n'y en a qu'un entre ouvrier et conducteur électrique. M. MAINCENT et M. GIRARDOT font ressortir qu'il faut bien se garder de déconsidérer la filière vapeur.

##### GARANTIE D'EMPLOI (en cas de diminution des capacités physiques des agents de route)

M. FAIVRE reconnaît que des adoucissements ont été apportés dans les conditions minima de vision exigées pour le personnel de route, mais il n'en reste pas moins qu'il est le seul à risquer d'être descendu de plusieurs échelles pour une diminution de capacité physique qui peut être due uniquement au service assuré. Il demande le maintien du grade et du traitement acquis (comme en Italie, Suisse ou Allemagne).

M. HOUGET estime qu'à descendre ainsi un agent, on lui occasionne, en outre, un préjudice moral en l'affectant à un travail qu'il considère comme inférior.

M. MAINCENT expose que les cas signalés sont sans doute les séquelles d'errements anciens qui doivent devenir de plus en plus rares avec la sévérité des examens actuels à l'entrée de la filière conduite. Quant aux maladies qui peuvent venir diminuer l'activité physique on ne peut que se montrer très circonspect avant d'assurer qu'elles sont la conséquence du travail. La législation sur les « maladies professionnelles » est d'ailleurs très stricte et on ne voit pas que la S. N. C. F. puisse délibérément passer outre.

Avant de prendre position, M. GIRARDOT demande à être renseigné de façon extrêmement précise sur les cas qui se sont présentés depuis quatre ans. La

Direction M. T. fera faire des recherches à cet effet.

M. MAINCENT signale que, de toute façon, il ne paraît pas possible, à priori, de définir une règle immuable quant au réemploi, le nouveau poste à donner dépendant essentiellement des capacités de l'intéressé.

##### UTILISATION DU PERSONNEL DE CONDUITE IS MT Ouest II, n° 3

M. HOUGET demande qu'avant de détacher des agents à d'autres services, par suite de baisse de trafic, il y ait entente locale avec le personnel intéressé. Cette question est d'ordre purement régional.

##### TENUE DU BULLETIN DE TRACTION

MM. PROST et HOUGET demandent si la tenue du B. T. par le mécanicien va se généraliser et signalent que pour certains trains (vapeur notamment) le mécanicien n'a pas la possibilité d'écrire sur sa machine, ni le temps nécessaire à sa rentrée au dépôt.

M. MAINCENT expose que la tenue du B. T. n'est actuellement confiée au mécanicien que dans les cas faciles et M. GIRARDOT indique que la politique suivie actuellement par les Services d'Exploitation tendant à amenuiser le rôle et le nombre des agents de trains n'est appliquée qu'avec la plus grande prudence.

M. DESPREZ signale que les conducteurs d'autorails (même remarque de M. HOUGET pour les mécaniciens vapeur de locomotives en banalité 141 R) sont obligés de transporter un outillage personnel pesant et encombrant lors de leurs parcours en voiture et demande que ce parcours leur soit compté intégralement comme travail et non à moitié. M. MAINCENT et M. GIRARDOT répondent qu'il ne saurait être question, pour ce motif, de modifier la réglementation du travail et qu'au demeurant la possibilité de supprimer les outillages personnels est du ressort des Régions.

M. ULRICH signale l'absence de protection des agents contre les intempéries lors des marches tendant en avant (Notamment sur les locomotives 230 K.). M. LAMIRAL fera examiner avec MT. Est.

##### FREQUENCE DES MODIFICATIONS DES ROULEMENTS

M. ROUBIEU et M. CHAPLAIS protestent contre les trop fréquentes modifications apportées aux roulements réguliers et demandent qu'au moins on en explique les motifs aux agents. M. LAMIRAL signale que des progrès notables ont déjà été obtenus des Services de l'Exploitation, mais que l'adaptation très serrée du Service aux besoins réels de l'Exploitation est précisément un des éléments d'une bonne gestion. Or, ces besoins sont essentiellement variables et on ne peut éviter de remanier les roulements.

##### DISPOSITION DU 13<sup>e</sup> REPOS TRIMESTRIEL AU GRE DE L'AGENT

Demande contraire au règlement qui prévoit que ce repos est accolé à un repos régulier.

##### CONFERENCE AUX AGENTS DE ROUTE (Interpénétration)

M. HOUGET estime que l'assistance aux conférences facultatives devrait donner lieu à compensation ; les conférences sur l'Ouest durant quatre heures, il demande que pour assistance à deux conférences on donne un repos compensateur.

M. MAINCENT répond que la S. N. C. F. ne peut s'engager dans cette voie. Elle a déjà créé la « Journée du mécanicien » qui doit suffire pour rappeler aux mécaniciens l'essentiel de leurs instructions, d'autant qu'en cours d'année les modifications apportées aux Instructions de Sécurité sont très peu nombreuses. Les mécaniciens ont, lors des accompagnements par leurs chefs de conduite, toute possibilité pour leur demander les éclaircissements qu'ils désiraient. La S. N. C. F. oblige en outre ses chefs de conduite à faire des conférences mensuelles. Il est logique que ceux des méca-

niciens qui veulent vraiment se perfectionner y assistent, mais de leur plein gré.

Quant à l'instruction relative aux parcours d'interpénétration les mesures réglementaires prévues à ce sujet pour la connaissance des lignes doivent suffire.

Les commentaires sur cette audience, seront faits dans le prochain journal.

FAIVRE.

### COQUILLE !

Une erreur d'une seule lettre suffit à changer toute la signification d'un texte.

Le mois dernier, dans le compte rendu de l'audience accordée à la C. T. M. T. nous avons écrit (3<sup>e</sup> §) : « Elle demande que CEUX de ces agents dont l'aptitude est reconnue soient admis sur les listes et tableaux pour l'emploi à sans nouvel examen. »

Le typo a transcrit : « Elle demande que DEUX de ces agents... » Et voilà qui change tout.

### Journées nationales des Jeunes

#### PROMESSES...

12, 13, 14 juillet 1952... Souvenirs encore vivants de nos fécondes journées nationales de jeunes C. F. T. C., intensément vécues dans le cadre magnifique de Bierville.

Pour nous, militants de l'équipe fédérale « Jeunes », il y avait pourtant une ombre au tableau, en l'occurrence la faiblesse de la participation cheminote. Après la journée du 23 mars et notre Congrès fédéral, qui virent tant de jeunes militants, nous ne pouvions rester sur l'impression que nos jeunes se désintéressaient de leurs problèmes de vie, de leur avenir professionnel et du combat ouvrier, revendicatif et constructif. Ainsi furent étudiées et décidées nos journées des 11 et 12 octobre.

Elles furent un succès et marquèrent un tournant décisif de notre action.

— Succès par le nombre de participants, venus de tous les coins de France apporter leurs problèmes, leurs inquiétudes, leurs expériences.

— Succès par l'ambiance fraternelle qui régna durant toute la session, malgré certaines opinions fortement controversées.

— Succès par la maturité de jugement, par le désir passionné de se documenter, de se forger pour pouvoir se donner généreusement avec plus de compétence au service de leurs frères de travail.

Les sujets, essentiellement jeunes, étaient d'ailleurs bien faits pour « accrocher » — contrat d'apprentissage, débouchés professionnels, prêt au mariage, délégué des Jeunes (1) — et furent l'objet de fructueuses discussions et de projets mûrement élaborés.

A cet effort de formation participèrent d'ailleurs très activement nos camarades fédéraux LIENARD et BERTHON, et notre secrétaire général, André PAILLIEUX. Qu'ils soient remerciés ici de leur présence active et surtout de l'intérêt qu'ils portent et que porte la Fédération aux Jeunes et à leurs problèmes particuliers.

Nos journées sont finies... Notre travail continue : organisation méthodique et formation ; documentation de chacun, aux stades fédéral et régionaux ; recrutement, mise à l'action de nouveaux éléments, commissions jeunes vivantes et agissantes, au stade de l'atelier, de la gare et du bureau ; de plus une liaison constante entre ces stades d'activités diverses, par la correspondance, par les réunions, par le bulletin « Jeunes ».

Voilà la tâche pratique, nécessaire et urgente de chacun et de tous.

Conscient de nos responsabilités, forts de nos droits, c'est avec enthousiasme que nous forgerons les outils indispensables à la libération totale de la jeunesse et de la Classe ouvrière.

A. HEURTEAU,  
Conseiller fédéral.

(1) Les motions paraîtront dans le « Cheminot de France » de novembre.

### STYLES MODERNES CLASSIQUES COQUILLES ET ANCIENS



SANS FORMALITES  
**à crédit**  
Sans rien à payer d'avance

Catalogue d'Orfèvrerie gratuit sur demande  
171 G  
Nous expédions dès réception de la commande des superbes Ménagères argentées à 120 grammes avec justification de tirage, sur maillechort La plus belle Orfèvrerie Française. VOUS AVEZ A CHOISIR ENTRE :

- A. Une ménagère de 37 pièces richement décorée, rendue pratiquement inusable grâce à son tirage, elle comprend 12 fourchettes, 12 cuillères, 12 cuillères à café et une louche, payable en 9 mensualités de 1.950 fr. (plus une à la réception)
- B. Une ménagère de 49 pièces qui comporte, en plus de la ménagère précédente, 12 couteaux de table assortis, en véritable acier inoxydable et dont le manche est en métal argenté, payable en 9 mensualités de 3.150 fr. (plus une à la réception)
- C. Une ménagère de 85 pièces comportant en plus des ménagères précédentes, 12 cuillères, 12 fourchettes et 12 couteaux à dessert, elle est payable en 9 mensualités de 5.750 fr. (plus une à la réception)
- D. Une ménagère de 111 pièces de même composition que la précédente, elle reuferme en plus : 12 couverts à poisson (24 pièces) et 1 service de découpe à poisson (2 pièces) elle est payable en 9 mensualités de 7.500 fr. (plus une à la réception)
- E. Une ménagère de 176 pièces de même composition que la ménagère "D" elle possède en plus une pelle à tarte, 12 fourchettes à gateaux, 12 fourchettes à escargots, 12 fourchettes à huîtres, 1 service à glace (2 pièces) et ses 12 cuillères, 1 pince à sucre, 12 cuillères à moka et une cuillère à ragoût, elle est payable en 9 mensualités de 10.750 fr. (plus une à la réception)

UN SUPPLEMENT DE 4.000 FRANCS POUR LES MENAGERES TITREES 130 GRAMMES  
Toutes nos Ménagères sont vendues avec Bon de Garantie officiel pour 10 ans.  
SHD  
Pour bénéficier gratuitement de splendides écrins de luxe, joindre la présente annonce à votre commande qui doit nous parvenir avant le 15 novembre

CONDITIONS SPECIALES pour VENTE au COMPTANT  
SOCIÉTÉ D'HORLOGERIE DU DOUBS  
106 RUE LAFAYETTE - PARIS - Métro : Poissonnière - Gare du Nord

# L'INTERNATIONALE SYNDICALE CHRÉTIENNE ET LA PAIX

UN MESSAGE DE LA C.I.S.C. A L'OCCASION DE LA JOURNÉE DES NATIONS UNIES, LE 24 OCTOBRE

Il est, dans notre prétendue civilisation, de cruels paradoxes. Tant que dure la paix, même précaire, la science et la philanthropie s'évertuent à protéger la vie, à lui donner les moyens de s'épanouir, à lutter contre la misère et les autres fléaux sociaux. Vienne la guerre : tout aussitôt, la loi est de répandre au maximum la mort, la destruction, l'infantocidisme.

Cette sanglante folie ne contraindra-t-elle point de remède ? Continuer telle jusqu'à la disparition de l'espèce, au terme d'une gigantesque et désolant combat fratricide, jusqu'à la désintégration de la planète, démolie, édentée par une suprême explosion atomique ? Est-ce ainsi que finissent les mondes ? Y a-t-il, dans l'espace interstellaire, les poussières d'autres astres défunts, d'autres races pensantes qu'une même rage démentielle aurait aussi menées au suicide ?

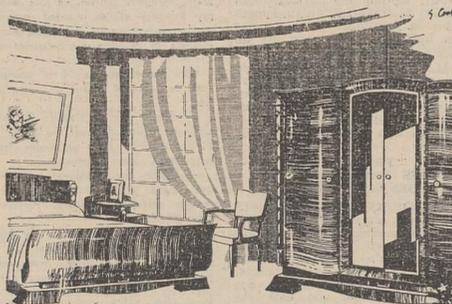
L'espoir, invincible au cœur de l'homme, répond que la raison et la conscience peuvent triompher, qu'une paix durable doit s'instaurer par le droit et reposer sur la justice. L'organisation des Nations Unies porte, pour le présent et l'avenir, la lourde responsabilité de cet avènement possible d'un ordre meilleur.

A l'intérieur de chaque Etat, les Pouvoirs publics disposent d'une police qui assure la tranquillité ; les tribunaux concilient les différends privés ou départagent les plaideurs ; ils répriment les délits et condamnent les criminels. Dans un cadre plus large, des régions, des provinces qui, au cours de l'histoire, furent souvent en opposition armée, constituent maintenant des unités nationales cohérentes, homogènes, solides. Au centre de l'Europe, la Suisse, depuis des siècles, fédère, dans un ensemble harmonieux, des groupes ethniques, linguistiques, culturels, bien différents.

Ainsi faut-il tendre à la constatation d'un droit universel qui, résolument, mette la guerre hors la loi. En cas de litige ou de conflit entre deux peuples, une autorité suprême, démocratique, interviendra et, s'il le faut, dénoncera l'agresseur. Une gendarmerie internationale appliquera les sanctions utiles. A part cette force de police, le désarmement général, collectif, simultané, contrôlé, aura mis fin au dangereux, coûteux et fragile régime d'une paix basée sur l'équilibre des forces militaires.

Certes, les idées sont parfois plus virulentes et meurtrières que les plus enragés tacticiens ou stratéges ; mais la recherche de la vérité à travers des pensées contradictoires permet de placer la persuasion au-dessus de la violence et d'opposer aux courants subversifs la force convaincante, le rayonnement bienfaisant de mesures et d'aménagements inspirés par la justice et la fraternité.

C'est dans cet esprit que le syndicalisme chrétien, depuis deux tiers de siècle, agit avec conviction pour le progrès social. Il continuera d'apporter une coopération confiante à l'organisation des Nations Unies ainsi qu'aux grandes institutions spécialisées qui lui sont associées. Gaston TESSIER, Président de la C. I. S. C.



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

## galeries barbès

LES GRANDS SPÉCIALISTES DU MEUBLE ET DU TAPIS  
55, Bd Barbès - PARIS  
LIVRAISONS GRATUITES  
A DOMICILE DANS TOUTE LA FRANCE  
REPRISE DE VOS ANCIENS MEUBLES

**BON**  
pour un CATALOGUE GRATUIT d'ameublement  
A 100

et Vous aussi  
vous voudrez profiter  
des grandes facilités de paiement  
réservées aux FONCTIONNAIRES

LES PLUS LONGS CRÉDITS  
RIEN À PAYER D'AVANCE

MEUBLES - CYCLES - MACHINES - COUDRE  
CHAUFFAGE - RÉFRIGÉRATEURS  
T.S.F. - FOURNEAUX - VÊTEMENTS POUR  
HOMMES, DAMES ET ENFANTS, ETC.

ENFANTS DE LA CHAPELLE  
TOUT à crédit se le rappelle... 14, rue de la Chapelle  
CATALOGUES FRANCO - DEMANDE - INDIQUEZ ARTICLES DESIRÉS

# LES CHEMINOTS ET LA SÉCURITÉ SOCIALE NOS RETRAITES

CONTRE ce qu'ils appellent nos « avantages » sociaux, les réactionnaires de tous sec-teurs sont à nouveau déchainés et, sans crainte d'erreur, on peut avancer que leur « ennemi numéro 1 » est notre régime de retraites.

Les arguments les plus fallacieux, les chiffres les plus erronés, les comparaisons les plus fausses, sont présentés à l'opinion publique pour la dresser, pour l'exciter, contre ce régime de pensions des cheminots qu'on tend à montrer exagérément avan-tageux.



Lequel en vue de le rendre responsable de difficultés financières procédant de tout autres causes.

Les charges financières de la S.N.C.F., en ce qui concerne le budget des pensions, dans le régime de répartition qui est le nôtre et après que les dévaluations monétaires successives eurent rendu inopérant le régime de capitalisation, sont assurément très lourdes, il n'empêche que les cheminots n'en peuvent être rendus responsables.

De même on ne peut leur imputer les résultats déplorables d'une politique d'effectifs due aux circonstances ou aux erreurs commises depuis une trentaine d'années.

Ces derniers temps, le nombre des pensionnés s'est considérablement augmenté. Pourquoi, sinon parce que nous sommes arrivés à l'époque où les embauchages massifs de l'après-guerre 1914-1918 fournissent un contingent aussi massif de retraités.

Bienôt nous connaîtrons une douzaine d'années pendant lesquelles le nombre des bénéficiaires de pensions se résorbera parce que ces années correspondront à la période 1925-1937 pendant laquelle les Compagnies pratiquèrent une politique de compression d'effectifs. De cet élément favorable personne, bien entendu, ne parle.

Faut-il rappeler ces années 1934, 1935, pendant lesquelles, pour obtenir aux décrets-lois de M. Pierre LAVAL de sinistère mémoire, on comprima fureusement, pour des économies illusoire, le nombre des agents en activité. Pendant deux ans, les chefs d'arrondissement passèrent leur

temps à sonner la retraite aux oreilles de ceux qui atteignaient la cinquantaine, on liquida d'office, à tour de bras et certains anciens combattants purent partir à l'âge de 48 ans.

Deux ans plus tard, les embauchages reprenaient massivement avec l'application des 40 heures, tandis qu'on trouve aujourd'hui les effectifs pléthoriques en nous imposant un semaine de travail comportant huit heures supplémentaires.

Ce bref rappel historique de l'évolution des effectifs nous dit assez

Quoi qu'il en soit, les cheminots s'en tiennent à un raisonnement simple et honnête : en entrant au chemin de fer, ils ont passé un contrat dont une des conditions était : la retraite après une carrière modeste, peu payée et contre des retenues régulières de salaire dont le pourcentage est supérieur à celui du régime général de la Sécurité sociale. Un contrat est un contrat. Quand les clauses en ont été exécutées fidèlement par une des parties, l'autre partie n'a plus qu'à s'exécuter.

Si les retraites des cheminots représentent une charge financière importante, et si la masse des retraités est elle-même considérable, c'est qu'il s'agit d'une des plus importantes corporations du pays, c'est que depuis plus d'un siècle les chemins de fer servent des pensions de retraites.

Alors que, depuis 1930 seulement, tous les salariés de France doivent cotiser pour s'assurer contre le risque vieillesse, nous avons, nous cheminots, toujours du cotiser.

Aujourd'hui, de vieux travailleurs, pour qui rien n'avait été prévu, touchent des pensions, certes insuffisantes, mais qui sont entièrement à la charge de la collectivité. Nos anciens à nous ont, depuis le premier jour de leur carrière, sacrifié une partie de leurs maigres émoluments en vue de garantir leurs vieux jours, ce faisant ils ont déchargé partiellement la collectivité du devoir qui incombe aux générations d'hommes d'assurer aide et protection aux générations qui leur ont transmis vie et moyens de vivre.

Tout cela doit peser dans la balance, mais il est bien d'autres arguments pour répondre à nos détracteurs ; nous les examinons prochainement.

Leon DELSERT.

## AU COMITÉ NATIONAL RÉSOLUTION SUR LES INVESTISSEMENTS ET LE CHOMAGE

Le Comité national de la C.F.T.C., réuni les 18 et 19 octobre 1952, constatant le ralentissement et parfois l'arrêt des travaux d'équipement, de construction et de reconstruction, demande le déblocage des crédits de 1952 et l'augmentation sensible des crédits d'investissement et d'habitat dans le budget de 1953.

Le Comité national estime indispensable que les travailleurs aient leur place dans cette Commission comme ils l'ont dans le Comité consultatif du Plan Schuman.

Il insiste pour que, sans retard, les objectifs du second plan d'investissement soient définis et que sa réalisation permette le plein emploi efficace de la main-d'œuvre et des installations industrielles.

Il estime nécessaire que soient pris d'urgence les moyens susceptibles de connaître les besoins en main-d'œuvre sans lesquels il est impossible d'orienter efficacement les jeunes et les adultes dont la profession est particulièrement touchée par le chômage.

Dans le présent, afin de limiter les inconvénients du chômage total ou partiel, il demande :

- le vote de textes législatifs relatifs au cumul d'une retraite supérieure au minimum vital avec une rémunération d'un emploi permanent ;
- l'indemnisation de tous les chômeurs, quel que soit leur lieu de résidence, par l'octroi d'allocations égales aux trois quarts du S.M.I.G. ;
- le refus d'accorder des dérogations à la durée légale du travail (40 heures par semaine) chaque fois qu'il est possible d'employer des chômeurs.

## MOTION RELATIVE A LA MISE EN APPLICATION DU PLAN SCHUMAN

Le Comité national proteste contre l'exclusion des travailleurs de la Commission consultative créée par le Gou-

**NICE HOTEL - PENSION GILBERT**  
14, rue de Perthaux  
Plein centre - Tout confort  
Pension complète depuis 800 Fr.  
Tout compris - Ecrire

## CAISSE DE PRÉVOYANCE ALLOCATIONS FAMILIALES

Le cheminot, nous le démontrons dans l'action que nous menons à l'heure actuelle pour la revivification de nos traitements, touche en général des salaires inférieurs à ceux de l'ensemble des travailleurs de même qualification ou à même responsabilité.

Cette différence est-elle compensée dans le domaine de la couverture de certains risques et de l'aide à la famille par des avantages supplémentaires ?

Beaucoup le pensent en dehors de notre profession et certains même le proclament bien haut au Parlement et dans les journaux. Ces affirmations sont dans l'ensemble tout aussi gratuites que celles lancées dans d'autres domaines.

Les risques maladie et les remboursements maternels sont couverts par une Caisse particulière appelée Caisse de prévoyance dont la gestion est autonome dans le cadre de la S.N.C.F. Les décisions de son Conseil d'administration doivent être approuvées par le Conseil d'administration de la S.N.C.F.

Pour la famille, les prestations sont celles du régime général de la Sécurité sociale. Les remboursements sont effectués suivant les mêmes taux. C'est ainsi que les remboursements, visites médicales, soit chez le médecin, soit à domicile, accusent une différence bien supérieure à 20 % à la charge des assurés, étant donné les tarifs pratiqués par les praticiens. Les soins dentaires sont tout aussi onéreux. La correspondance que je reçois en ce sujet est édifiante. C'est ainsi que les cheminots sont victimes, comme tous les assujettis de la Sécurité sociale, des médecins qui s'intitulent

spécialistes d'enfants sans être reconnus et qui en profitent pour faire payer leurs consultations à un tarif plus élevé.

Nous ne sommes pas à l'abri non plus des attaques contre la couverture du petit risque.

Certes, nous avons ces deux dernières années équilibré le budget de notre caisse. Mais le budget exercé en 1953 se présente en déficit et certains en profitent pour demander une plus grande rigidité dans les remboursements.

Pour l'agent lui-même, on se rappelle la lutte que nous avons dû mener l'année dernière au moment où M. PLEVEN voulait légiférer par lois-cadres. Dans le projet de loi PINAY-PLEVEN tendant à la réorganisation des transports et à l'assainissement financier de la S.N.C.F., l'article 25 prévoyait le ticket modérateur pour les produits pharmaceutiques. Nous avons réussi à convaincre le rapporteur, M. BICHET, qui a élevé cette disposition de son projet. Mais la menace reste toujours suspendue sur nos têtes.

La Commission de vérification des comptes des entreprises publiques présente toujours cette mesure dans son rapport du 25 juillet 1952.

Or, si nous avions la gratuité des prestations médicales et pharmaceutiques, en contrepartie nous n'avons pas le libre choix du médecin.

Dans le domaine des allocations familiales, sommes-nous des privilégiés ? Non. Nous touchons les allocations familiales du régime général et, depuis 1947, les petites parts supplémentaires que nous avons conservées sont restées bloquées et ne représentent plus qu'une somme infime en regard du total des allocations.

## DE LA C.F.T.C. MOTION sur la Sécurité sociale

Le Comité national de la C.F.T.C., réuni les 18 et 19 octobre 1952, après examen de l'ensemble des problèmes de Sécurité sociale,

PROTESTE

- contre tout projet de fiscalisation du système ou même du recouvrement des cotisations par les services du Trésor, envisagé dans les projets de réforme fiscale ;
- contre tout projet tendant à la fonctionnarisation ou à l'étatisation du système ;
- contre tout projet qui tendrait à enlever au personnel de la Sécurité sociale le bénéfice des dispositions de la loi du 11 février 1950 relative aux Conventions collectives ;
- contre tout projet tendant à reculer l'âge de la retraite.

La C.F.T.C. tient à affirmer que le véritable problème de réforme est celui d'assurer l'équilibre financier du système.

En conséquence, il mandate ses dirigeants pour prendre tout contact utile afin de faire passer le plan de réforme de la C.F.T.C. qui comporte :

- 1° L'équilibre de l'assurance-maladie par l'affectation de 9 % sur les 16 % de cotisations actuellement prélevées sur les salaires ;
- 2° Des réformes tendant à réduire le coût des prestations, notamment par les moyens suivants :
  - une réforme hospitalière ;
  - des relations normales entre le corps médical et les organismes de Sécurité sociale, notamment en vue du règlement des tarifs d'honoraires ;
  - une réduction des prix des produits pharmaceutiques ;
  - la suppression des charges injustifiées qui pèsent sur le régime actuel ;
  - une simplification de la législation tendant à réduire les frais de gestion ;
  - la lutte contre la fraude en matière de recouvrement des cotisations. D'autre part, la C.F.T.C. demande :
    - une augmentation des rentes aux vieux travailleurs tendant à s'approcher du minimum garanti en accord-

avec le régime de retraite de la Sécurité sociale, des médecins qui s'intitulent spécialistes d'enfants sans être reconnus et qui en profitent pour faire payer leurs consultations à un tarif plus élevé.

**CAMARADE !** Toi qui as fondé un foyer, qui aimes femme et enfants, tu n'as pas le droit d'être imprévoyant !  
Adhère sans plus tarder à

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

Le Comité national appelle tous les assurés sociaux à soutenir les projets de la C.F.T.C. et appelle les pouvoirs publics à créer une commission compétente pour soumettre au Parlement des propositions qui tendent à assurer ce système.

Enfin, le Comité national demande une réforme de structure et des textes tendant à donner de véritables responsabilités aux Conseils d'administration et les pouvoirs correspondants.

## UNE NOUVELLE AMNISTIE QUI SERAIT PLUS SCANDALEUSE ENCORE QUE LES AUTRES

DE quoi s'agit-il ? Simple-ment d'une proposition de loi déposée par le docteur Bernard LAFAY, député R. G. R. du 2<sup>e</sup> Secteur de la Seine, et passant l'éponge sur les cotisations à la Sécurité sociale et les majorations de retard dues par les employeurs pour la période antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1952.

Or, la cause principale du déficit de la Sécurité sociale réside, jusqu'à présent, dans la difficulté qu'ont les Caisses de faire rentrer les cotisations que doivent verser les patrons. Fin 1951, 47 milliards de cotisations manquent, de ce fait, à la trésorerie, plus qu'il n'en fallait pour combler le déficit de l'année. En somme, si chaque entreprise paie ce qu'elle doit, les actuelles difficultés financières de la Sécurité sociale disparaissent.

Que pensent les travailleurs d'une telle proposition ? Que l'on se moque littéralement d'eux.

Nous pouvons même ajouter que M. LAFAY se comporte à notre égard en adversaire irréductible de la plus humaine des institutions françaises, celle qui situe réellement le niveau

d'un véritable progrès social. Pour un médecin, quel scandale ! Avec quel argenti M. LAFAY compte-t-il servir aux « vieux » les substantielles retraites qu'il a cessé de leur promettre durant toute sa campagne électorale de juin 1951 ?

Ce que chacun d'entre nous doit savoir, c'est que, déjà, une première amnistie votée en septembre 1951 par le Parlement avait remis gracieusement aux employeurs les sommes dues au titre des majorations de retard. Il s'agissait là d'une mesure de clémence, parfaitement retardataire de se mettre « à jour » de leurs cotisations sans pénalité. Ceux qui n'ont pas voulu régler à l'époque leur situation nous rappellent comme des récidivistes rigoureusement répréhensibles.

Or, tenez-vous bien, aujourd'hui on propose, non seulement d'effacer à nouveau les majorations de retard, mais encore de faire « ADEAU AUX EMPLOYEURS DES COTISATIONS ARRIÉRÉES » elles-mêmes.

On s'imagine les travailleurs refusant de payer leurs impôts et un Parlementaire proposer de leur faire bénéficier d'une remise gracieuse de ces impôts !... Qu'en penseraient l'Etat et le Gouvernement ?

C'est pourtant le sens du projet déposé par le député du 2<sup>e</sup> Secteur de la Seine, avec cette seule différence que ce ne sera pas en définitive le Gouvernement qui fera les frais de l'opération, mais les assurés, c'est-à-dire nous tous, y compris les vieux travailleurs (n'en dépense à M. LAFAY). Après cela on crierait haro sur la Sécurité sociale — soldisant souffrir à milliards — et sur ses régimes particuliers dont notre Caisse de prévoyance et notre Caisse de retraites.

Les travailleurs sauront répondre comme il convient à cette attaque. Enfin, je pense aux chefs d'entreprise loyaux qui, parfois, au prix de réels sacrifices, acquittent régulièrement leurs cotisations. On imagine leur indignation lorsqu'ils verraient officiellement approuver leurs concurrents fraudeurs. Ce serait le meilleur moyen de dresser le patronat contre une institution qu'il ne regarde pas toujours avec bienveillance. De plus, quel encouragement à la fraude et à l'immoralité !

Allons, Messieurs les Députés, sachez remettre à sa place pareille proposition. Les travailleurs attendent de vous que soient respectés, et la stricte justice, et leurs droits.

P. VAL.

## Notre "SERVICE SOCIAL" S. N. C. F. supporte-t-il avantageusement toutes les comparaisons ?

Service social est un bien grand titre, mais que renferme-t-il ? Si nous comparons notre Service social S.N.C.F. à d'autres nous constatons que nous sommes loin des avantages et des facilités de gestion accordés à nos camarades de l'E.G.F., des Mines et de la grosse industrie de l'Etat en général.

Nous ne participons pas à sa gestion, tous les cheminots le savent. Nos commissions ne sont que des caricatures de gestion. Nous ne sommes même pas d'accord avec les fonctionnaires qui la dirigent : un Service social n'est ni une gare ni un dépôt. Nous voudrions y voir des hommes formés aux méthodes nouvelles de Service social. Nous devons nous battre pour gérer notre Service social à égalité avec la S.N.C.F.

Nous souhaitons que nos assistances sociales ne soient pas transformées en bureaucraties, mais aient le temps de se pencher comme il convient sur les misères de nos camarades pour

le soulager. Nous souhaitons qu'à la tête de toutes nos maisons permanentes il y ait des pères et des mères de famille qui ne soient pas brimés par une bureaucratie sans responsabilité.

Nous voulons que toutes les ressources du Service social soient consacrées à une véritable œuvre sociale et non à des plantations de vergers ou de maquisonnages. Nous voulons bien que la S.N.C.F. entretienne des moniteurs d'éducation physique dans les écoles, mais nous ne voulons pas que cette dépense soit prélevée sur le budget du Service social ; nous préférons la création de garderies, l'augmentation du nombre des assistances sociales, l'augmentation des bourses d'étude, la construction de logements, etc.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

Le problème est important. Exigeons à tous les échelons notre participation à égalité avec la S.N.C.F. à la gestion de notre patrimoine social qui est notre bien et le bien de nos familles.

## UN DÉPART DISCRET...

La période des vacances et le format réduit du journal ne nous ont pas laissé le loisir de saluer comme il le méritait un départ discret, mais apprécié de Saint-Vincent-de-Paul, qui tenaient encore quelques œuvres sociales à la région Sud-Ouest et dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement, ont quitté la S. N. C. F.

Elles étaient la depuis 1865. A l'instigation du chemin de fer dans ce quartier de « la gare », il n'existait presque rien, sinon une gare à bateaux en bordure de la Seine. Des cheminots nombreux s'établirent à proximité de leur travail et dans ce secteur, l'un des plus pauvres et déshérités de Paris. C'est alors que la Compagnie d'Orléans fit appel aux soins de Saint-Vincent-de-Paul qui fondèrent tout un réseau d'œuvres : école, orphelinat, ouvriers, cantines, dispensaire avec des maisons d'accueil et de vacances en province.

Qui dira le bien qu'elles ont fait depuis lors ? Combien de services rendus ? Dans les moments difficiles — pendant les guerres et la dernière, surtout — combien de prisonniers, de blessés, de réfractaires ou de clandestins soignés ou dépannés ?

Mais, depuis longtemps, on vou-

lait leur départ. Pensez donc ! Il ne s'agissait pas de considérer les services rendus, mais leur caractère professionnel. « n'était-il pas incompatible avec une société nationalisée ? Les soins n'ont pourtant jamais contraint personne. Qu'im- porte. Elles portaient connexes et, par la même, constituaient une atteinte à la laïcité, voire une menace pour la République ! La fermeture de l'école du Chevaleret, qu'elles avaient fondée, ne fut-elle pas solvée par la « Tribune » cégétiste comme « une victoire démocratique, laïque et républicaine » ?

Car la C. G. T. menait la danse. Elle trouva d'ailleurs des appuis dans le Service central du Parlement. J'ai encore en mémoire certaines déclarations au C. C. A. S. de mai 1947. C'était « la belle époque », celle où l'on se faisait des jolies entre ingénieurs du personnel et cégétistes, les derniers espèrent bien tirer profit du paternalisme des premiers.

Mais comment faire pour éliminer les soins de leurs œuvres ? On s'y prit habilement. On leur retira successivement le contrôle et la direction de leurs diverses activités. Cela commença par l'école — quoique celle-ci ne fut plus de leur

domaine. Puis ce furent l'ouvrier et l'orphelinat. Enfin et si bien qu'au printemps dernier elles n'étaient plus que de simples services aux réflexions et à la buanderie.

C'est alors qu'elles furent rappelés par leur Mission mère et affectés à d'autres activités.

Les soins du chemin de fer sont donc parties. Nous ne les verrons plus rue du Chevaleret ou leur silhouette était devenue si familière. Nous ne les rencontrerons plus, le soir, parfois très tard, après leur service, s'en allant, le cebas à la main, porter quelques médicaments — ou quelque consolation — à un malade ou à un mourant du quartier, et ce sans s'occuper des opinions.

Elles sont parties en silence, sans bruit, comme le bien qu'elles font saient...

Qu'il soit permis tout de même de dire, au nom des cheminots pour lesquels elles se sont tant dévouées, que leur souvenir n'est pas perdu et que nous les aurons toujours en nos esprits et avec un regret profond — des sentiments de reconnaissance. Parce que, pour nous, elles furent de vraies « Filles de la Charité ».

G. LANSON.

Remboursement total assuré - Rien à votre charge pour vos ordonnances d'optique médicale  
LUNETTES, VERRES, ETUIS au TARIF de la Caisse de Prévoyance  
**JORDAN, Opticien**  
107, rue Paul-Masson - BREST (Gare du Nord)  
Maison tenue de Père en Fils depuis 1860

POUR VIVRE MOINS CHER  
SAVONS, CAFES, HUILES  
Prix spéciaux, dégressifs à Cheminots groupés avec Bon de Transport.  
Ecrire :  
G. GAUBERT à SALON (B.-du-R.)  
Références S.N.C.F. 1<sup>er</sup> ordre

**OUEST**

16, r. de Budapest - PARIS-9<sup>e</sup>  
 Permanence tous les jours, sauf samedi apr.-m. et dim.  
 Téléphone : TRinité 54-70

**MEDITERRANÉE**

Ancienne Bourse du Travail  
 13, rue de l'Académie - MARSEILLE  
 Téléphone : COLbert 13-53  
 Permanence de 9 heures à 12 heures et de 14 h. 30 à 19 heures

## Conseil de l'Union du 15 octobre

A la veille de l'important Conseil Fédéral du 16, le Bureau de l'Union-Ouest avait tenu à réunir son Conseil d'Union pour préciser notre programme revendicatif. Nos camarades, conscients de leurs responsabilités, avaient répondu à l'appel et c'est devant une assistance nombreuse que notre président CHAPLAIS ouvre la séance. Il présente les excuses de PAILLIEUX, retenu par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

BOULANGER, notre trésorier général, présente le rapport financier, ainsi que le projet de budget pour 1953. Il souligne l'ascension constante de nos adhésions, les rentrées des cotisations laissent encore un peu à désirer, en raison du retard apporté par certains syndicats à effectuer leurs versements.

Après un large débat, le rapport financier est adopté à l'unanimité.

Notre trésorier donne ensuite lecture du projet de budget pour 1953 qui sera équilibré.

Après avoir rappelé en détail la genèse des événements qui se sont succédés depuis septembre, BUTET fait le point de la situation générale. Il donne la position fédérale en matière de remise en ordre de nos salaires (revalorisation, harmonisation, simplification), reprise immédiate des discussions paritaires pour cette remise en ordre et discussion d'une véritable Convention collective des Cheminots. Présentation de ce programme aux dirigeants S.N.C.F., Ministère et près de toutes les organisations syndicales; il nous apprend, en dernière heure, que le ministre des T. P. nous accordera audience le 20 courant. BUTET pose au Conseil l'orientation à prendre :

1° Avons-nous eu raison de présenter nos revendications sur le plan cheminot ?

2° Quels seraient les moyens d'action à employer au cas où nous essayions un refus ?

3° Comment concevoir l'unité d'action ?

Un débat s'engage d'où il ressort, après interventions de THOMAS, VACHON, LEPOUVRE, COUSIN, HUET, MIGNARD, HOUGET, AZE, DESPRES, LEBODOUR, que le problème réside dans le déséquilibre des salaires des cheminots et de ceux des autres professions, indépendamment du déséquilibre général : Prix-Salaires lequel revêt, principalement dans les basses échelles, un caractère dramatique. Le Conseil insiste pour que la Fédération intervienne énergiquement près du Gouvernement.

### Congrès de l'Union

Le Conseil de l'Union a ratifié, suivant l'article 31 des statuts, la décision du Bureau fixant le Congrès à Nantes les 10, 11 et 12 avril 1953, sous réserve de possibilités d'organisation matérielles. Notre camarade RADIN a été chargé des démarches nécessaires.

### 8<sup>e</sup> Secteur - SAINTES

Notre ami LAUZUN, secrétaire de Secteur, ne pouvant plus actuellement poursuivre son activité syndicale, en raison de son état de santé, le camarade COTTEREAU assurera l'intérim. Vous pouvez le contacter soit au siège C.F.T.C., 45, rue Saint-Palais, à Saintes, soit à son domicile particulier, 2 bis, rue Maurice-Martineau, à Saintes.

Nos souhaits de prompt rétablissement à l'ami LAUZUN.

### LOURDES

**HOTEL du LOUVRE et**

**N.-DAME de la GARDE**

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

Prix spéciaux pour Cheminots  
 Tél. : 404

Hôtel FRANÇOIS RECIS, 9 rue de Pau  
 Arr. p. group. Prix modér. Cuis. fam.

D'autre part, nos camarades souhaitent que l'unité puisse se réaliser sur un programme commun entre toutes les Fédérations.

BUTET rappelle la position de la Fédération sur le mode de notation mérite ou nos représentants ont posé une question préalable au sein de la Commission de la Convention collective.

Est-ce que la prime de fin d'année est comptée comme du salaire ? Ou reste-t-elle une gratification en plus du salaire ? Hélas ! nous attendons toujours la réponse du Ministère.

Avant le déjeuner, CHAPLAIS rappelle la carrière syndicale de notre ex-président BOUTE, ainsi que celle de notre ex-vice-président MENGUY qui, à cette occasion, ouvrent les premiers le Livre d'or des Militants créé à notre Union-Ouest et leur remet à chacun une magnifique médaille.

La séance de l'après-midi est réservée au plan d'action de l'Union pour 1952-1953 préparé par BUTET : Conseils de secteurs, Assemblées générales des Commissions techniques, Formation, Propagande.

La motion votée à l'issue du Conseil a été unanimement applaudie.



Jean MENGUY  
 Ex-Vice-Président de l'Union et Secrétaire du 2<sup>e</sup> Secteur (Paris R.G.) qui a été fêté par notre Conseil d'Union à l'occasion de son départ en retraite

**SUD-EST**

5, rue E.-Castelar - PARIS-12<sup>e</sup>  
 Permanence tous les jours (sauf samedi), de 14 à 18 h.  
 Téléphone : DORion 70-19

## LA VIE DE L'UNION

La dernière semaine de septembre et le mois d'octobre marquent toujours la vie syndicale et cette année n'a pas failli à la tradition. Les réunions syndicales et les déplacements de délégués n'ont pas manqué pendant cette période.

### CONSEIL DE L'UNION

Notre Conseil s'est réuni le 15 octobre courant avec, entre autres questions à l'ordre du jour, celles qui devaient être posées le lendemain à nos représentants au Conseil fédéral : Situation générale, salaires, moyens d'action, orientation à prendre. Si le point de vue de notre Conseil sur ces problèmes n'a pas été approuvé par le Conseil fédéral, il n'en reste pas moins que la motion de celui-ci est fortement teintée de notre avis.

Le Conseil a examiné les questions de propagande et de formation et le rapport financier de CANDIER sur le budget de 1953.

Le Conseil a enfin fixé définitivement les dates du Congrès de nos syndicats qui se tiendra à Chambéry les 24, 25 et 26 avril 1953.

### BUREAU DE L'UNION

Le bureau qui s'est réuni le 23 septembre dernier a préparé cette réunion du Conseil, compte tenu de la résolution de la CA fédérale.

### SECTEURS

Le 5<sup>e</sup> secteur a réuni les délégués de ses syndicats en Conseil le 27 septembre dernier. Le 4<sup>e</sup> a réuni les délégués CM et DP le 22 octobre. Le 7<sup>e</sup> secteur tiendra son Conseil le 9 novembre prochain à Montmélan.

### SYNDICATS

Nos syndicats de l'Ain nous ont fait savoir qu'ils participeraient activement au Congrès de leur UD les 25 et 26 octobre, de même que ceux de la Loire le 9 novembre prochain avec BOULADOUX.

Le syndicat de Rive-de-Gier

### RHUMATISANTS - DAX

Forfait Cure Hiver 21.400 fr.  
 21 jours hébergement et traitement  
 Hôtel de la Paix Thermes Romains dans l'hôtel

## ACTIVITÉ DE L'UNION

### CONSEIL D'UNION

Le Conseil s'est réuni à Marseille le 8 octobre. Les 21 conseillers présents se sont longuement penchés sur les problèmes d'actualité (situation générale, salaires, expérience Pinay, harmonisation, etc.) et sur les moyens d'action susceptibles de faire aboutir nos revendications.

Les conseillers ont ensuite étudié le plan d'action de l'Union pour 1952-1953 : propagande, fonctionnement des Commissions techniques, journées d'études, etc.

Le rapport financier a également fait l'objet de discussions passionnées.

Le Conseil a décidé que le Congrès de l'Union Méditerranée se tiendrait à Marseille les 11, 12 et 13 avril 1953.

### CONFÉRENCES DES DÉLÉGUÉS AUX COMITÉS MIXTES

Cette conférence s'est tenue à Marseille le 11 octobre. Un progrès a été réalisé quant au nombre de participants ainsi que pour la qualité du travail accompli. Cependant il reste encore un effort à faire par nos délégués pour assister à ces réunions dont l'importance ne doit pas leur échapper. C'est, en effet, au cours de ces rencontres empreintes de beaucoup de cordialité dans un site agréable de la proche banlieue marseillaise, que nos camarades peuvent s'initier à leur « métier » de délégué, afin d'exercer une action efficace au sein des Comités mixtes. Notre représentant Cadres au CMX collectif d'EX. 3 a eu l'heureuse initiative d'inviter ses co-délégués C. F. T. C. à assister à cette conférence. Puisse son appel être entendu et son exemple suivi dans l'avenir.

### JOURNÉES D'ÉTUDES REGIONALES

La sixième session s'est tenue les 11 et 12 octobre dans le merveilleux cadre champêtre de la villa Sainte-Elisabeth, à Marseille. Les records d'affluence ont été battus sans pour cela que la cote d'alerte ait été atteinte ! Cependant il est permis d'espérer que nous devrions bientôt refuser du monde ou, ce qui serait préférable, mettre en marche un deuxième train de sessionnaires... Un excellent travail a été fait dans une ambiance formidable. Les militants qui ne sont encore jamais venus à ces J.E.R. n'ont plus le droit d'hésiter. Ils doivent tenter un essai et sacrifier un samedi après-midi et un dimanche, quitte à le regretter. Mais nous sommes sûrs d'avance qu'ils ne regretteront rien et qu'à l'exemple de ceux qui sont déjà venus... ils y reviendront.

### CONSEILS DE SECTEURS

Le Conseil du premier secteur s'est tenu à Marseille le 4 octobre. L'absence de trop de responsables de syndicats et de délégués, à notre gré, n'a cependant pas empêché de mettre au point l'organisation du secrétariat de secteur et de dresser un plan d'action sur le premier secteur.

Le Conseil du deuxième secteur

s'est réuni à Valence le 5 octobre. Deux syndicats seulement n'étaient pas représentés. Entre autres décisions prises au cours de ce Conseil, signalons sur le terrain de la formation, le projet d'essai d'une demi-journée d'études à l'occasion du prochain Conseil de secteur.

Le Conseil du troisième secteur annoncé pour le 22 octobre a été reporté au samedi 8 novembre à Nîmes.

### André PAILLIEUX A MARSEILLE

Notre ami André PAILLIEUX nous a annoncé son passage à Marseille les 26 et 27 novembre.

A cette occasion, une réunion d'information sera donnée le mercredi 26 novembre, à 18 h. 30, à la Vieille Bourse du Travail. Nous ne doutons pas que nombreux seront les cheminots qui viendront entendre la voix autorisée du Secrétaire général de la Fédération.

R. R.

◆ RETRAITE 1<sup>er</sup> septembre 1953  
 cherche logement 2 ou 3 pièces + cuisine avec ou sans jardin à Aix-en-Provence ou banlieue inférieure bien desservie. Faire offre : Union cheminots C. F. T. C., B. P. n° 2 Marseille-Trois-Mages, à Marseille.

**SERVICES CENTRAUX**

26, rue de Montholon  
 PARIS-9<sup>e</sup> - Tél. TRUdaine 91-03

### RECEPTION

Il est rappelé que le Secrétaire général de l'Union reçoit :

1° Au siège de l'Union : 26, rue de Montholon, Paris (9<sup>e</sup>), sur rendez-vous (téléphone Trudaine 91-03 Poste 529) tous les jours ouvrables de 8 à 12 heures et de 17 à 18 heures (samedi excepté). Le samedi après-midi (rendez-vous fixés dans la semaine).

2° Au siège de l'Union des Syndicats de la Région Ouest, 16, rue de Budapest, Paris (9<sup>e</sup>). Le mercredi, de 13 h. 30 à 15 heures.

### COMMISSION SOCIALE

Pour assurer un Noël à nos adhérents malades de longue durée, la Commission sociale de notre Union organise une grande soirée de Variétés le samedi 29 novembre 1952, salle des fêtes de l'U.C.J.G., 14, rue de Trévisse, Paris (9<sup>e</sup>), avec le concours de la sympathique troupe artistique du Service des Approvisionnements bien connue des auditeurs de la Coupe de France des Variétés de la Radiodiffusion française sous le nom de « Club Sulfra ».

Les cartes d'entrée sont à retirer au siège de l'Union des Services centraux, auprès des Unions parisiennes de Cheminots et des représentants de la C.F.T.C.

dans les services centraux.  
 Début du spectacle : 20 h. 45.

### DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL

Reprenant le cycle de nos réunions périodiques de délégués du personnel, nous invitons nos camarades chargés d'un mandat de bien vouloir assister à la prochaine réunion qui aura lieu jeudi 20 novembre 1952, à 14 heures précises, 26, rue de Montholon, Paris (9<sup>e</sup>), salle n° 115 (1<sup>er</sup> étage).

Ordre du jour : Préparation de la réunion semestrielle auprès de M. le Directeur général adjoint ; commentaires sur les dernières réunions du deuxième degré ; informations sur les travaux de la Convention collective.

Nos camarades sont invités à étudier les questions qu'ils se proposent de soumettre aux débats.

### CONSEIL DU SYNDICAT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

20 novembre, à 18 heures, 26, rue de Montholon, salle n° 115.

Les convocations et l'ordre du jour seront envoyés aux conseillers.

### COMMISSION DE L'HABITAT

Au cours de sa dernière réunion qui eut lieu le 18 octobre, la

Commission de l'Habitat de notre Union s'est penchée sur le grave problème du logement des agents des Services centraux.

Pour examiner s'il lui serait possible de donner une suite au désir exprimé par plusieurs camarades de lancer une expérience de construction par la méthode dite Castor, nous prions nos adhérents intéressés par cette initiative de se faire connaître le plus tôt possible. Ces derniers seront ensuite invités à une réunion d'informations au cours de laquelle ils recevront toutes précisions utiles d'un de nos camarades spécialisés.

### COURS PROFESSIONNELS

Des cours d'enseignement général (français et mathématiques) ont lieu chaque semaine le mardi et le vendredi, de 18 à 20 heures au siège de l'Union. Un cours de dactylographie (perfectionnement) sera ouvert incessamment. Pour tous renseignements, s'adresser à l'Union.

### ASSISTANCE EN CAS DE DÉCÈS

La Commission de la Trésorerie de notre Union a émis le souhait que soit réservé sur le budget de l'Union pour 1953 un fonds d'assistance en cas de décès de l'adhérent, de son conjoint, ascendants ou descendants à charge.

Les taux de cette assistance seront fixés au cours du prochain Conseil de notre Union.

Il est signalé à nos adhérents que cette assistance ne leur serait reconnue que dans la mesure où ils seraient inscrits aux syndicats rattachés à notre Union depuis au moins six mois et à jour de leur cotisation au moment où survient l'événement.

### LIBRAIRIE

L'Union rappelle à ses adhérents qu'elle est en mesure de leur fournir, avec un rabais de 10 % tous les livres dont ils peuvent avoir besoin.

Le Secrétaire Général : DERVILLEZ.

Fabrique d'ORLOGERIE-BIJOUTERIE  
 Etablissements  
**E. MUGLER Fils**  
 à VALENCE (Drôme)

Grand Choix de Bijoux pour mariages  
 MONTRES  
 pour hommes et pour dames  
 Chaînes - Sautiers  
 Colliers - Brochettes  
 Boucles d'oreilles  
 Bagues  
 etc.

Articenterie  
 Couverts  
 Couteaux  
 Garnitures de cheminée  
 Réveils - Stylos  
 BICYCLETTES  
 Machines à coudre  
 Jumelles - Photo  
 ARMES-PHOTOS-T.S.F.

CREDIT au gré du client  
 Envoi en mandat, des Catalogues d'exportation au CHATEL FRANCO

**NORD**

35, rue d'Alsace - PARIS-10<sup>e</sup>

Permanence tous les jours, de 14 à 19 heures

Téléphone : BOTZaris 54-29

**EST**

35, rue d'Alsace - PARIS-10<sup>e</sup>

Téléphone : BOTZaris 42-08

Permanence tous les jours, sauf mardi et samedi (après-midi)

**PERMANENCE DU SECTEUR DE PARIS**

Les samedis après-midi, de 14 heures à 16 heures

## CONSEIL D'UNION

La totalité de nos Syndicats était présente à notre dernier Conseil d'Union qui s'est tenu le 15 octobre 1952 au siège de la C. F. T. C.

Après le compte rendu d'activité du bureau de l'Union retraçant les faits saillants des mois écoulés, le Conseil a été amené à étudier la situation financière avec la révision du budget de 1952 au 30 septembre. Maurice DUBOIS qui présente le rapport a insisté notamment sur le retard constaté dans le versement des cotisations particulièrement pendant la période des vacances. Après avoir démontré comment ce retard a une incidence directe sur les possibilités d'activité de l'Union, il invite tous les secrétaires de Syndicats à suivre de très près cette question afin de maintenir l'équilibre entre les dépenses et recettes.

Le budget 1953 discuté et approuvé, DUBOIS fait ensuite le point de la situation générale, en rappelant la politique gouvernementale de ces derniers mois, surtout depuis le Congrès Fédéral. Passant en revue l'activité de la Confédération sur le plan national, il en vient à développer les positions prises par notre Fédération, notamment en matière de programme revendicatif et moyens d'action, décollant uniquement des problèmes posés par la profession.

L. DELSERT apporte ensuite quelques précisions sur la situation de la S. N. C. F., avenant à la convention de 1937 et rapport de la Commission de vérifications des comptes.

Un large échange de vues sur ces questions a lieu après le repas pris en commun, discussion qui doit permettre à nos conseillers fédéraux d'intervenir au Conseil fédéral.

Maurice DUBOIS répond aux divers interpellateurs.

C. LEGRAND trace ensuite les objectifs sur lesquels le bureau de l'Union s'est arrêté pour l'année syndicale 1952-1953. Sous l'angle de la Formation de l'Organisation et de la Propagande, il propose un calendrier d'activité qui, nous le souhaitons, sera susceptible de renforcer le potentiel de notre organisation à tous les échelons du mouvement.

Après avoir fixé aux 10, 11 et 12 avril 1953 la date du Congrès de l'Union qui doit tenir ses assises à Albert, le Conseil, après une journée de travail très inté-

ressante et bien remplie s'est séparé en félicitant le Bureau de l'Union pour son activité passée. Au cours de la session, le Conseil a fêté le départ en retraite de notre président d'honneur Maurice GARNIER.

Un peu tardivement peut-être, car nous voulions que cette petite cérémonie ait lieu en présence de tous les Syndicats, Désiré DELSERT, après avoir rappelé toute l'activité de notre camarade, son dévouement en la C. F. T. C. et le mérite qu'il a eu de lancer avec une poignée de militants le Syndicalisme chrétien chez les cheminots, lui remet en signe de reconnaissance un superbe cadeau, offert par l'ensemble des Syndicats et des militants de la région Nord dont il reste le président d'honneur.

Maurice GARNIER, en remerciant les militants présents, nous fait part de son intention de rester un « actif » puisqu'il va continuer à apporter à la section des T. O. M. de la Confédération son aide précieuse.

Nous n'oublions pas d'associer dans une même pensée Mme GARNIER, qui a su toujours encourager l'activité de notre camarade et qui n'est pas étrangère à son inlassable dévouement et nous leur souhaitons à tous deux une longue « retraite ».

### CONFERENCES DES DELEGUES

Nous rappelons que se tiendront à Arras : le 18 novembre 1952 pour les délégués aux Comités mixtes, et le 19 novembre 1952 pour les délégués du personnel une conférence où nous pourrions avoir par spécialité un échange de vues sur les problèmes posés par les fonctions de délégués.

Les délégués doivent remplir un questionnaire qui est à leur disposition auprès du secrétaire de leur Syndicat, s'ils ne l'ont pas reçu directement.

Tous les délégués doivent se faire un devoir d'être présents et de participer activement aux travaux de leur conférence.

Vous ne ferez plus de fautes d'

### ORTHOGRAPHE

en suivant nos cours par correspond.

Notice A, contre enveloppe timbrée O. C. S. Boite postale 5216 Paris

**SUD-OUEST**

62, bd de l'Hôpital - PARIS-13<sup>e</sup>

Permanence tous les jours ouvrables, de 15 à 19 h.

Le Secrétaire général reçoit sur rendez-vous

Téléphone : GOBelins 18-18 Métro : Saint-Marcel

## ACTIVITÉS DU MOIS

Notre camarade RASLE, secrétaire adjoint, a fait une rapide tournée sur le secteur de Bordeaux et visité Monsempron-Libos, Penne, Agen, Bordeaux et Bergerac.

Contacts intéressants avec nos militants locaux et deux bonnes réunions à Bordeaux et Bergerac. Sa tournée s'est terminée par une visite à Sarlat et à Souillac où nous comptons deux groupes nerveux animés par des militants de valeur.

De son côté, LANSON, secrétaire général, a profité d'un séjour à Lourdes pour traiter sur place d'affaires personnelles avec nos adhérents, ainsi que de l'importante question de la réorganisation de la gare de Lourdes.

En outre, il a visité Loudun où s'est tenue une bonne réunion. Le groupe, animé par un militant discret, mais persévérant, est en plein essor ; il va se déclarer en syndicat et essayer.

Le bureau de l'Union s'est réuni à Paris le 16 septembre. Il a marqué la reprise d'activité régionale.

Le Conseil de l'Union S. O. s'est réuni le 14 octobre à Limoges.

Il a entendu des exposés de

BERTHON sur l'action fédérale et de LANSON et RASLE sur l'activité de l'Union.

Les débats ont été clôturés par un banquet fraternel, présidé par Léon DELSERT, président fédéral qui a fait la remise solennelle du Prix Michon à notre camarade OUZOL, retraité depuis le 1<sup>er</sup> octobre.

Cette touchante manifestation nous a permis de témoigner à notre brave Joseph OUZOL la sympathie unanime des militants Sud-Ouest ainsi que les regrets que nous cause son départ.

### TOMBOLA SUD-OUEST

Avec notre circulaire régionale 52-09 du 10 septembre, nos camarades et militants ont été informés du but à atteindre avec le produit de la tombola.

Il s'agit essentiellement d'une action de solidarité en faveur de nos vieux militants. Et à cause de cela, il convient de placer le plus grand nombre possible de billets.

A cet effet, le tirage de la tombola qui était prévu pour le 25 octobre a été retardé d'un mois.

G. L.

**VOTRE VIN A UN PRIX SENSATIONNEL QUI VOUS SURPRENDRA**

Pour une qualité vraiment supérieure et garantie

**Etablissements FRANÇOIS MARCEROU**

130, avenue Maréchal-Joffre - PERPIGNAN

Reprend toute livraison qui ne conviendrait pas

Palement après réception sous déduction du fût retourné

## Qu'en pensez-vous ?

Ce titre vous intrigue ? Eh bien ! lisez l'article jusqu'au bout et vous serez renseigné. De votre attention dépend la naissance d'une publication qui ne pourra vivre et se développer qu'autant que vous le voudrez.

Voici ce dont il s'agit. A différentes reprises nous avons été pressentis par certains de nos militants pour mettre sur pied un « BULLETIN REGIONAL D'INFORMATION » à l'instar de ce qui se fait dans d'autres Unions. Un tel document, complétant le « Cheminot de France » devrait être avant tout un outil de travail entre les mains de nos délégués du personnel, de nos élus dans les Comités mixtes, de nos responsables syndicaux à quelque étage de la hiérarchie syndicale que ce soit.

Pour un certain nombre d'entre vous, cette idée d'un « Bulletin régional d'information » n'est pas neuve et vous avez sans nul doute présente à l'esprit la consultation que nous avons faite par circulaire adressée aux syndicats le 30 novembre 1951. En mars 1952, nous étions assurés de 250 abonnements. Des difficultés techniques et financières ne nous ont pas permis alors de sortir ce document qui, par ailleurs, n'aurait pas été viable en cours d'année.

Aujourd'hui le problème se pose à nouveau au seuil de cette nouvelle année syndicale. Plus que jamais il apparaît que notre bulletin serait très utile aux syndiqués en général et à nos militants en particulier, désireux qu'ils sont de connaître toutes les « fleches » de nos préoccupations journalières.

Nous avons maintenant, à l'étage du Secrétariat de l'Union, une documentation suffisante pour une éventuelle publication d'articles susceptibles d'élargir les horizons de nos camarades à qui nous pourrions ainsi donner les renseignements indispensables à leur action à la fois professionnelle et syndicale.

Une première constatation s'imposerait dans l'immédiat : ce bulletin serait générateur d'économies, car nous aurions recours à lui dans certains cas, notamment lors de la publication de renseignements qu'actuellement nous adressons dans les syndicats sous forme de circulaires, occasionnant ainsi des frais qui se trouveraient alors résorbés.

Nous espérons que cette initiative sera particulièrement bien accueillie par tous et que chacun s'efforcera de nous apporter sa contribution personnelle, ceci devant permettre le lancement du premier numéro en janvier 1953.

Soyez persuadés que nous mettrons tout en œuvre pour que ce document soit votre bulletin ; pour cela nous vous inviterons à nous faire part de vos idées, de vos suggestions. Elles seront les bienvenues, car elles nous permettront de rendre plus efficace ce Syndicalisme Chrétien dans lequel vous avez mis tous vos espoirs.

Dans ces conditions un abonnement de : 250 francs l'an devrait être souscrit :

- Par les Syndicats ;
- Par les conseillers d'Union ;
- Par les délégués du personnel ;
- Par les élus dans les Comités mixtes ;
- Et enfin, par les militants et adhérents qui le désirent.

En conséquence :

— Que chaque syndicat et que chacun des camarades qui assurent les fonctions ci-dessus :

1° Remplissent le bulletin d'abonnement ci-après ;

2° Adressent leur versement à l'Union des Syndicats chrétiens des Cheminots de la région de l'Est, 35, rue d'Alsace, PARIS (10<sup>e</sup>), par l'intermédiaire de son syndicat ou directement au C. C. P. PARIS 4232-61, en attirant notre attention.

CHARRIER, Secrétaire général adjoint.

## BULLETIN D'ABONNEMENT

à adresser : UNION-EST, 35, rue d'Alsace

Nom - Prénom .....

Grade ..... éch. .... Service .....

Résidence administrative .....

Adresse personnelle .....

Syndicat de .....

Fonctions syndicales .....

Souscrit un abonnement au « BULLETIN REGIONAL EST ».

Verse la somme de 250 francs pour l'année.

A ..... le .....

Signature .....

## LE VÉRITABLE COUCOU CHANTANT DU DOUBS

A lire publicitaire pour faire connaître notre nouvelle fabrication, nous distribuons aux 3.000 PREMIERS LECTEURS

de ce journal notre superbe COUCOU DU DOUBS, modèle rustique en bois sculpté, mouvement garanti par bulletin individuel numéroté. Modèle luxe avec Coucou chantant tous les quarts d'heure.

garanti 2 ans ou prix de : **1.990**

Modèle grand luxe chantant le nombre d'heures avec l'oiseau sortent de sa cage à 5 frs garanti 5 ans

Quantité limitée

Profitez de ces prix exceptionnels ! Desser commandez immédiatement en joignant cette annonce. Nous ne pourrions satisfaire toutes les demandes !

**SOCIÉTÉ D'HORLOGERIE DU DOUBS**  
Les Spécialistes du Coucou  
106, Rue Lafayette - PARIS-10<sup>e</sup>  
171 G

Pour votre jardin, votre basse-cour suivez les conseils pratiques de

**RUSTICA**

JOURNAL UNIVERSEL DE LA CAMPAGNE

EN VENTE PARTOUT LE JEUDI

spécimen gratuit sur demande

1 RUE GAZAN - PARIS XIV<sup>e</sup>

## DERNIÈRE HEURE

Un très important Conseil d'union s'est tenu le 15 octobre. Les grands problèmes qui se posent actuellement dans la profession y ont été discutés ainsi que les conditions sociales des Cheminots. La place nous manque pour vous en donner un compte rendu. Nous vous demandons de vous rapprocher de vos camarades conseillers d'union qui vous tiendront au courant de l'actualité syndicale dont par ailleurs vous trouverez de larges extraits dans le présent journal. Cependant nous vous informons que, en application des dispositions prévues à nos statuts, nous avons procédé au renouvellement de notre bureau d'union et, par voie de conséquence, de notre Commission exécutive.

### MEMBRES DU BUREAU D'UNION

Représentants « Cadres » :  
MARTIN Charles, Paris (Ex.).  
HOUSSEMENT, Blainville (M. T.).

Secrétaires de secteur :  
VACHERAND Pierre, Paris (Ex.).  
DELMAS James, Troyes (V. B.).  
WILLMS Marcel, Nancy (M. T.).  
SELLIER Henri, Châlons (M. T.).  
MACCHI Aldo, Vesoul (V. B.).  
OUDET Daniel, Charleville (Ex.).  
MANGLAUX Henri, Audun (M. T.).  
WILLIG André, Belfort (M. T.).

Représentants des grands services :  
CONNESON Lucien, Romilly (M. T. - C. T. Ateliers - Dépôts).  
ROYER René, Châlons (M. T. - Scs communs).  
MOLLARD Claude, Château-Thierry (V. B. - C. T. V. B.).  
HUZ Roland, Paris-Est (Ex. C. T. Agents gares).

Autres membres :  
CHARRIER André, permanent (Union).  
LEBRUN André, La Villette (M. T.).  
VAL Pierre, permanent (Union).  
MILLARD Georges, Paris - Est (Ex.).  
NICKMILDER, permanent (Fédération).  
HAILLANT Gaston, permanent (Fédération).  
POIMBEUF Henri, Vaires (M. T.).  
BERARD Jean, Conflans (M. T.).  
VASSEUR Paul, Port-d'Atelier (V. B.).  
RIGOLET Maurice, Conflans (M. T.).  
Représentants C. T. Fédérales :  
DEBANDE Antoine, Bar-le-Duc (M. T.) (Scs communs).  
FAIVRE Henri, La Villette (M. T.) (Personnel roulant).

### MEMBRES DE LA COMMISSION EXECUTIVE

Président : NICKMILDER Maurice.  
Vice-présidents : VACHERAND Pierre, HAILLANT Gaston, POIMBEUF Henri.  
Secrétaire général : VAL Pierre.  
Secrétaire général adj. : CHARRIER André.  
Trésorier général : LEBRUN André.  
Trésorier général adjoint : MILLARD Georges.  
Représentant « Cadres » : MARTIN Ch.  
Autres membres C. T. : FAIVRE Henri (M. T.), ROYER (Scs communs), MOLLARD (V. B.), HUZ Roland (Ex.).

**SOLEIL HIVER** Orangers pleine terre, pension inter-saison 2 personnes même chambre 900 fr. par personne. Taxes comprises HOTEL PARIS à AMELIE-LES-BAINS (P.-O.). Pensions 1.000 fr. par personne LES MOUETTES - Adresses à retenir

**TOILE DES VOSGES**  
Prix imbattable  
Echantillon contre timbre - Exp. fco  
Etablissements ROUGE  
route de Langres - DIJON

**LES BEAUX MEUBLES DE FABRICATION GARANTIE**

**LAROUDIE HOUNAU**

162, rue de Charenton, PARIS  
Métro: Reuilly-Diderot  
Téléph. : DID 89-15

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

**FACILITES DE PAIEMENT**

# LE BAGAGISTE

**B**EAU temps et fatigue citadine entraînent beaucoup de monde à la campagne, à la mer ou à la montagne; c'est ce qu'on appelle la période des vacances.

Vacances pour certains, surcroît de travail pour d'autres. Pendant quatre mois le bagagiste doit man-

ipuler, classer et charger en fourgons dans des conditions difficiles, les bagages, vélos, voitures d'enfants, etc., de tous les clients. Il doit connaître les horaires et itinéraires des trains pour le classement des bagages, la position géographique des gares et des divers embranchements pour le triage et faire en sorte que chacun trouve à son arrivée, dans la dernière des petites stations, comme dans le lieu le plus fréquenté, ses bagages groupés et en bon état. Le bagagiste doit subir la mauvaise humeur et l'énerverment des clients lorsque ceux-ci attendent pour enregistrer leurs bagages et bousculent les agents chargés de l'enregistrement des colis; lorsqu'ils refusent d'admettre le droit des agents d'abandonner le travail, leur temps terminé, alors que des heures supplémentaires ne leur seraient pas payées.

Le bagagiste doit effectuer le transport des bagages sur des quais bondés ou se déplacer avec un tracteur et un train de plateaux sans bousculer ni blesser personne: c'est parfois un véritable tour de force. Le bagagiste est rendu responsable, comme ses collègues, de toutes les difficultés que les voyageurs rencontrent, de la cherté des tarifs et de tous les lieux communs débités à l'encontre de notre service public.

Cette bousculade des départs est identique pour les retours: alors que l'on parle toujours et de plus en plus de compression de personnel, on a pu voir, lors des retours importants de fin août, les bagages s'empiler sur les quais des gares. La rentrée des rapides dans les gares parisiennes notamment s'effectue à une telle cadence qu'il est impossible d'éviter l'encombrement des quais. Les fourgons chargés jusqu'au toit doivent être déchargés rapidement pour permettre une évacuation à la même cadence.

De plus, la dispersion des chantiers entraîne un surcroît de travail, une insuffisance de matériel et de personnel qualifié, celui-ci de par le jeu des suppressions d'emplois, étant affecté à l'entretien et au nettoyage des voitures. Il y aurait intérêt, pour donner satisfaction aux clients et simplifier le travail, à grouper les bagages à l'arrivée en un seul chantier et arrêter les suppressions d'emplois.

A toutes ces difficultés, ces sacrifices, devrait correspondre un salaire décent, qui permette de vivre. Il n'en est rien et c'est pour un salaire anormalement bas que nos camarades se dépensent sans compter; bien heureux encore quand une réclamation ne vient pas, plusieurs mois après, entraîner une sanction qui se traduit trop souvent par une amputation de leurs primes; bien content encore quand ils ne se voient pas refuser, comme c'est le cas beaucoup trop fréquemment, les quelques jours de vacances auxquels ils sont normalement en droit de prétendre, mais qu'ils ne peuvent guère espérer obtenir qu'avant ou après les vacances des clients et en dehors des périodes de fête. Elles sont pourtant rendues indispensables par un service pénible effectué de jour ou de nuit, en huit heures consécutives. Il leur est demandé sept jours de travail pour un seul jour de repos et ce roulement ne leur accorde qu'un dimanche, toutes les sept semaines.

Il est à souhaiter que la situation qui est faite à nos camarades soit améliorée rapidement, tant sur le plan de l'organisation du travail, que sur la question des

salaires; car pour toutes les difficultés énoncées ci-dessus, correspond, pour le bagagiste, homme d'équipe, échelle 2, un salaire mensuel net de 22.600 fr. à Paris, y compris 1.300 fr. de primes de nuit!

J. DELOFFRE.



## Chez les Secondaires

### DOCUMENTATION

Notre Union des Secondaires tient à informer tous nos syndiqués que la Commission mixte nationale s'est réunie le 30 septembre 1952, à Paris, sous la présidence de M. JOUBERT, en vue de la mise au point de certaines dispositions de la Convention collective du personnel des entreprises de voies ferrées d'intérêt local.

#### PREMIERE QUESTION

Un réseau procède à des licenciements collectifs. Un agent de ce réseau se trouve à l'époque des licenciements collectifs en disponibilité dans les conditions fixées à l'article 50 de la Convention collective nationale. Doit-il figurer sur la liste des licenciés:

- a) Dans le cas où il y aurait figuré s'il avait été en activité?
- b) Dans le cas où il n'y aurait pas figuré s'il avait été en activité?

#### REPONSE

A l'unanimité:  
a) Oui, mais la mention de sa position de disponibilité devra figurer sur la liste de licenciement afin de permettre aux pouvoirs concédants d'apprécier le droit de l'intéressé à l'application du paragraphe H de l'article 26.  
b) Non, l'article 50 restant applicable à l'agent intéressé.

#### DEUXIEME QUESTION

En cas de licenciements collectifs, un agent qui remplit les conditions d'âge sans remplir la condition d'ancienneté pour être considéré comme un agent retraits au sens de l'article 26, paragraphe A (Cf., circulaire du 10 novembre 1949) a-t-il vocation à l'indemnité de licenciement?

#### REPONSE

A l'unanimité: Oui.  
Le Président de la Commission: JOUBERT.

Toujours au sujet des licenciements par suppression d'emploi ou transformation d'exploitation

Notre Union des Secondaires croit devoir rappeler à tous nos syndiqués faisant l'objet ou non de licenciements, soit par suppression d'emploi ou transformation d'exploitation, les décisions prises par la Commission mixte

# COMITÉ NATIONAL de la C.F.T.C.

**L**ES 18 et 19 octobre s'est tenu le très important Comité National qui marque le début de l'année syndicale. Après une étude très serrée de la situation facilitée par des notes rappelant les principaux événements survenus depuis le dernier Comité National, la résolution générale a été adoptée à l'unanimité. Le Gouvernement ne pourra pas longtemps continuer à se refuser à la fixation d'un nouveau salaire minimum interprofessionnel garanti ainsi qu'à un relèvement des prestations familiales. La Confédération, en tout cas, s'y emploiera jusqu'à satisfaction.

Le Comité s'est ensuite penché sur un très complet et très documenté rapport sur la politique familiale à promouvoir. Des interventions très intéressantes permettront aux organismes intéressés de faire des propositions au prochain Congrès

pour une politique cohérente en ce domaine.

Le Comité National, conscient de la nécessité de la formation, base primordiale de toute action constructive, a consenti l'octroi de ressources supplémentaires sous forme de l'augmentation de la carte confédérale.

Nous avons retiré de ce Comité National l'impression

d'un organisme composé d'éléments cohérents et animés d'un esprit de travail constructif qui permettra au Bureau confédéral une action solide dans l'union de tous ses éléments.

Maurice NICKMILDER.

Voir pages 6 et 7 les résolutions relatives à la Sécurité sociale, aux investissements et au chômage.

## Résolution générale DU COMITÉ NATIONAL

Le Comité national de la C.F.T.C., réuni les 18 et 19 octobre 1952, constate qu'à l'entrée de l'hiver aucun des problèmes qui se posaient au début de l'année ne se trouve résolu et qu'ainsi les craintes manifestées à cette époque par le bureau confédéral et partagées par le Comité national de mai 1952 se trouvent confirmées.

La phase libérale de l'expérience PINAY s'est soldée par un échec que le Président du Conseil ne réussit même pas à dissimuler. Seuls les fraudeurs, par l'amnistie fiscale, ont tiré un bénéfice de cette politique.

Si, aujourd'hui, certaines mesures maintes fois réclamées par la Confédération sont annoncées comme devant être prises par le Gouvernement, elles ne sauraient être efficaces que si elles sont appliquées avec la volonté et les moyens d'action qu'elles requièrent.

De plus, elles doivent faire partie d'un ensemble cohérent de lutte contre l'inflation et d'effort d'expansion économique.

En particulier, le Comité national insiste une fois de plus:

- sur la mise en œuvre d'une véritable réforme fiscale répartissant plus justement le poids de l'impôt;
- sur la répression rigoureuse de la fraude fiscale;
- sur l'interdiction des pratiques malthusiennes des ententes industrielles et commerciales.

Faute de cet effort d'ensemble, il serait vain, comme l'expérience le prouve, d'espérer que se réalise une satisfaisante baisse des prix et de trouver les ressources permettant de réaliser, dans l'indépendance, les investissements assurant le plein emploi de la main-d'œuvre et garantissant l'avenir économique du pays.

Dans ces conditions, le pouvoir d'achat des travailleurs ne se trouvant pas amélioré par une baisse des prix, la C.F.T.C. se trouve contrainte de réclamer une augmentation de salaire.

Le Comité national déclare de nouveau que le salaire minimum interprofessionnel garanti doit permettre des conditions de vie normales à tout travailleur effectuant la durée légale de travail (40 heures par semaine).

Il proteste contre le retard apporté à la convocation de la Commission supérieure des Conventions collectives, malgré la demande formulée par la majorité de ses membres.

Il exige à nouveau que celle-ci se réunisse, dans le plus bref délai, afin d'établir un budget-type individuel et familial. Pour le cas où ce travail ne s'accomplirait pas rapidement, ses fédérations et syndicats revendiqueront sur la base du budget C.F.T.C.

En attendant la conclusion des travaux de cet organisme, le Comité national demande qu'à titre provisionnel le S.M.I.G. soit augmenté de 12 %, une telle mesure ne devant pas se répercuter sur les prix à la consommation.

Il considère que cette revendication est amplement justifiée par:

- l'insuffisance notoire du S.M.I.G., fixé par les décrets de 1950;
- l'augmentation de la production et l'accroissement de la productivité constatés depuis cette date;
- la hausse du coût de la vie intervenue depuis septembre 1951, époque du dernier relèvement du S.M.I.G., et constatée par le budget-type de la C. F. T. C.

Le Comité national demande également un relèvement immédiat:

- des prestations familiales justifiées par la situation des Caisses;
- des taux minima de retraites et pensions.

Le Comité national approuve les positions prises par des Fédérations professionnelles quant à une revalorisation des salaires dans leurs différents secteurs. Il leur demande de mettre en œuvre les moyens susceptibles de les faire aboutir, compte tenu de la situation économique des industries de leur ressort, tant sur le plan national et international que sur le plan local et sur celui des entreprises.

Le Comité national réaffirme, une fois de plus, l'opposition formelle de la C.F.T.C. à celles des dispositions de la loi du 18-7-52 relatives à l'échelle mobile du S.M.I.G. qui, au départ, consacraient une amputation des salaires. Il déclare que la C.F.T.C. prendra toutes mesures utiles pour aboutir à la modification de ce texte.

Il redit également que les facultés de la Nation, en matière de charge d'armement, ne sont pas illimitées et que la France ne saurait sans danger continuer de prélever sur le revenu national des sommes aussi considérables que celles qui constituent son actuel budget de défense nationale.

Il envoie son salut fraternel aux travailleurs d'outre-mer et les assure de l'appui total de la C.F.T.C. pour la réalisation de leurs aspirations sociales, notamment pour le vote rapide par l'Assemblée Nationale et la promulgation du Code du Travail, en discussion depuis quatre ans.

### LILLE TAILLEUR

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

Vêtements sur mesures Hommes et Dames

Qualités Pure Laine: 15.900, 16.900, 18.900

Essayage en 4 heures (sauf le samedi) ♦ Echantillons gratuits adressés sur demande ♦ Le magasin est fermé le lundi matin

REMISE 5 % SUR PRESENTATION DE LA CARTE

## AU CARILLON D'OR

HORLOGERIE Cadeaux BIJOUTERIE  
REMISE 10%  
AUX CHEMINOTS

Métro: JAURES 22 et 24 Av. Secrétan PARIS Tél NOR 32-87

# LE RETRAITÉ DU RAIL

UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS RETRAITÉS

26, rue Montholon, Paris (9<sup>e</sup>) — Téléphone : TRU 91-03

PERMANENCE DU LUNDI AU VENDREDI - C. C. Postaux : PARIS 7005 34

## CONSEIL de l'Union fédérale

Le 11 octobre 1952, le Conseil de notre Union s'est réuni au siège à Paris.

Hormis deux absents qui s'étaient excusés, BOURDAA (de Bordeaux), LECAT (d'Hellemmes), le Conseil était au complet.

Léon DELSERT, président fédéral et conseiller de l'Union, a participé à nos travaux.

Assistaient également à la réunion le président d'honneur DUFOUR.

L'ordre du jour comportait l'examen des questions suivantes :

1<sup>o</sup> Programme de revendications (retraites et facilités de circulation) ;

2<sup>o</sup> Campagne de propagande ;

3<sup>o</sup> Budget et cotisations 1953.

1<sup>o</sup> Programme de revendications.

Un programme a été élaboré par le Bureau de l'Union et a été exposé à la Commission administrative fédérale du 15 septembre.

Les membres du Conseil ont à loisir présenté leur manière de voir particulière sur les différents points dudit programme.

A part quelques retouches de détail, ce programme qui est reproduit d'autre part, reste ce qu'il était lorsqu'il a été présenté à la Commission administrative fédérale.

En ce qui concerne les facilités de circulation, le Conseil a désigné DAVID pour mettre au point un programme raisonnable.

Le rapport de DAVID sera présenté au Conseil de janvier. Les groupes devront donc renvoyer

leurs suggestions à DAVID, 20, rue Maison-Carrée à Nîmes (Gard) avant le 15 décembre.

2<sup>o</sup> Propagande. — La montée croissante de nos effectifs nous démontre amplement que notre formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

On constate maintenant que très peu de cheminots C.F.T.C. ne viennent pas à notre Union en partant en retraite.

Le Bureau a fait le nécessaire auprès des Unions pour leur rappeler la décision du Congrès fédéral à ce sujet.

En ce qui concerne la propagande à faire dès maintenant, le Conseil demande au bureau de l'intensifier notamment par le journal.

3<sup>o</sup> Budget et cotisations. — La situation financière de 1952 a été exposée au Conseil. Le projet de budget 1953 proposé a été adopté.

Les cotisations pour 1953 ont été fixées aux taux ci-après :

a) Retraités S.N.C.F. et assimilés :

Veuves avec pension de reversion ..... 120 fr.

Echelles 1 à 9, T1 à T3 .. 200 fr.

Echelles 10 à 15 et T4 .. 250 fr.

Echelles 15 à 19 et H.S. ... 300 fr.

b) Réseaux secondaires (Caisse C.A.M.R.) :

Retraités ..... 120 fr.

Veuve avec pension de reversion ..... 100 fr.

## PROGRAMME de REVENDICATIONS des RETRAITÉS

1<sup>o</sup> Légalisation (ou inclusion dans le règlement des retraites) de l'automatisme de la péréquation.

2<sup>o</sup> Péréquation du complément temporaire de salaire du 1<sup>er</sup> janvier 1951 ou à défaut allocation complémentaire de retraite.

3<sup>o</sup> Maintien de la position revendicatrice de la Fédération quant à la suppression de l'entrée en ligne de compte, pour le calcul de la retraite, de la prime de perception des contrôleurs de route et action opportune.

4<sup>o</sup> Harmonisation des salaires et des retraites :

a) Incorporation de l'indemnité de résidence aux éléments comptant pour la retraite ;

b) Réalisation complète et définitive de l'harmonisation des salaires S.N.C.F. et ceux de l'E.G.F. et répercussion immédiate sur les pensions.

5<sup>o</sup> En attendant que l'harmonisation soit accomplie, respect de la décision du Congrès selon laquelle toute augmentation de salaire — quelle qu'en soit la forme (traitement ou indemnité résidentielle) — devra être intégrée dans les retraites.

6<sup>o</sup> Unification des règlements de retraite et alignement des anciens règlements sur celui de 1911.

7<sup>o</sup> Octroi aux cheminots anciens

combattants des dispositions concernant le bénéfice des campagnes doubles accordé à tous les fonctionnaires et aux agents de l'E.C.F. (maximum de pensions pouvant atteindre 80 %).

8<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

9<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

10<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

11<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

12<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

13<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

14<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

15<sup>o</sup> Révision de la formule de liaison intime, et officielle surtout, du groupement de retraités avec l'organisation d'actifs de même esprit est la bonne et la seule viable.

## Audience de M. MORICE

Ministre des T. P.

DU 20 OCTOBRE 1952

Au cours de cette audience, dont le compte rendu est reproduit par ailleurs, j'ai exposé au ministre notre point de vue sur les retraites, en particulier sur l'application du règlement de 1911 à tous les retraités.

J'ai rappelé à son souvenir l'audience du 5 juin 1952 au cours de laquelle il nous avait déclaré qu'il était personnellement partisan de l'unification, mais que les financiers s'y opposaient.

Je l'ai remercié au nom des retraités au sujet de sa décision de suppression de la formule de révision et je lui ai indiqué que si cette suppression pouvait être considérée comme le gros morceau de la dépense, l'application du régime de 1911 à tous les retraités ne représentait maintenant que des poussières.

GAUGE.

## AVIS

A partir du 25 octobre 1952 le Groupement inter-Arrondissements des facilités de circulation de Paris-Nord, installé au quai O, sera transféré au Service Régional de l'Exploitation.

L'entrée des agents et des retraités se fera par le N° 3 de la rue Ambroise-Paré.

Les guichets seront ouverts : — Tous les jours de 8 h. 30 à 11 heures (le samedi excepté) et de 14 heures à 16 h. 30 ;

— Le samedi, de 8 h. 30 à 11 heures.

Toute la correspondance relative aux facilités de circulation devra être adressée à M. le Chef de la Subdivision du Personnel de l'Exploitation, Groupement inter-services des facilités de circulation, 95, rue de Maubeuge, à Paris.

Sauf circonstances urgentes et justifiées, il ne sera délivré aux guichets aucun titre de circulation aux retraités habitant la banlieue. Ces derniers doivent déposer leur demande de renouvellement de facilités de circulation à la gare la plus proche de leur domicile.

## Nouvelles des Groupes TOURS

L'Assemblée générale annuelle de la Section tourangeuse aura lieu le dimanche 23 novembre, à 10 heures, grande salle du Foyer du Cheminot, place des Aumônes, avec la participation de Léon DELSERT, président de la Fédération et membre du Comité de gérance de la Caisse de Retraites.

Que tous nos retraités et sympathisants, ainsi que les veuves de nos camarades, prennent note du 23 novembre, à 10 heures, et assistent nombreux à cette réunion pour encourager leurs militants dans leur action revendicative.

A. JEGOT, Secrétaire.

## PENSIONS des agents de conduite

Dans notre journal n° 414 du 27 septembre dernier (page 4), nous avons indiqué comment se calculait la pension des agents de conduite.

De nombreux camarades nous demandent de les renseigner tant sur les traitements qui entrent en compte que sur les coefficients appliqués aux primes qu'ils ont perçues pendant les périodes qui servent à calculer leur retraite.

Les tableaux ci-après les renseigneront sur ces divers points :

Rémunération du 1<sup>er</sup> décembre 1951 pour la péréquation du 1<sup>er</sup> décembre 1951

Echelle	Echelon	Traitement	PRIMES DE FIN D'ANNEE				
			N	M1	M2	M3	M4
T1	1	197.280	19.700	21.700	23.700	25.600	27.600
	2	205.180	20.500	22.600	24.600	26.700	28.700
	3	213.070	21.300	23.400	25.600	27.700	29.800
	4	220.970	22.100	24.300	26.500	28.700	30.900
	5	228.860	22.900	25.200	27.500	29.800	32.000
	6	236.760	23.700	26.000	28.400	30.800	33.100
	7	243.530	24.400	26.800	29.200	31.700	34.100
T2	1	234.670	23.500	25.800	28.200	30.500	32.900
	2	243.350	24.300	26.800	29.200	31.600	34.100
	3	252.010	25.200	27.700	30.200	32.800	35.300
	4	261.770	26.200	28.800	31.400	34.000	36.600
	5	271.520	27.200	29.900	32.600	35.300	38.000
	6	281.280	28.100	30.900	33.800	36.600	39.400
	7	291.040	29.100	32.000	34.900	37.800	40.700
T3	1	259.680	26.000	28.600	31.200	33.800	36.400
	2	270.420	27.000	29.700	32.500	35.200	37.900
	3	281.150	28.100	30.900	33.700	36.500	39.400
	4	291.890	29.200	32.100	35.000	37.900	40.900
	5	302.620	30.300	33.300	36.300	39.300	42.400
	6	313.360	31.300	34.500	37.600	40.700	43.900
	7	324.080	32.400	35.600	38.900	42.100	45.400
T4	1	291.890	29.200	32.100	35.000	37.900	40.900
	2	303.680	30.400	33.400	36.400	39.500	42.500
	3	315.490	31.500	34.700	37.900	41.000	44.200
	4	328.380	32.800	36.100	39.400	42.700	46.000
	5	341.260	34.100	37.500	41.000	44.400	47.800
	6	354.140	35.400	39.000	42.500	46.000	49.600
	7	367.020	36.700	40.400	44.000	47.700	51.400
12	4	407.810	40.800	44.900	48.900	53.000	57.100
	5	419.620	42.000	46.200	50.400	54.600	58.700
	6	431.420	43.100	47.500	51.800	56.100	60.400
	7	443.230	44.300	48.800	53.200	57.600	62.100
	8	455.040	45.500	50.100	54.600	59.000	63.700
	9	466.850	46.700	51.400	56.000	60.700	65.400
	4	445.380	44.500	49.000	53.400	57.900	62.400
13	5	458.260	45.800	50.400	55.000	59.600	64.200
	6	471.140	47.100	51.800	56.500	61.200	66.000
	7	484.020	48.400	53.200	58.100	62.900	67.800
	8	496.900	49.700	54.700	59.600	64.600	69.600
	9	509.780	51.000	56.100	61.200	66.300	71.400

## BAREME DES COEFFICIENTS

à appliquer aux primes des agents de conduite (vapeur) pour la péréquation du 1<sup>er</sup> décembre 1951

SUR PRIMES BRUTES		du 1-1-1943	
du 1-1-1919 au 31-12-1924 ..	52.430	du 1-1-1943 .....	10.673
du 1-1-1925 au 31-12-1927 ..	42.121	du 1-7-1943 .....	9.550
du 1-1-1928 .....	32.767	Année 1943 .....	10.112
du 1-3-1928 .....	29.489	du 1-9-1944 .....	7.349
du 1-7-1928 .....	23.591	Année 1944 .....	8.816
Année 1928 .....	27.086	du 1-2-1945 .....	4.213
du 1-1-1929 .....	22.047	Année 1945 .....	4.474
du 1-7-1929 .....	16.851	du 1-1-1946 .....	3.999
Année 1929 .....	19.449	du 1-4-1946 .....	3.680
du 1-1-1930 .....	15.832	du 1-7-1946 .....	2.433
du 1-6-1930 .....	14.834	Année 1946 .....	3.146
Année 1930 .....	15.250	du 1-1-1947 .....	2.079
de 1931 à 1933 .....	14.834	du 1-12-1947 .....	1.490
Année 1934 .....	15.726	Année 1947 .....	2.030
Année 1935 .....	15.726	Année 1948 .....	1.490
du 20-6-1936 .....	14.834	du 1-2-1949 .....	1.506
Année 1936 .....	15.233	du 1-8-1949 .....	1.506
de 1937 à 1940 .....	14.834	Année 1949 .....	1.506
		du 1-1-1950 .....	1.436
		du 1-6-1950 .....	1.436
		Année 1950 .....	1.436
		du 1-1-1951 .....	1.376
		du 1-3-1951 .....	1.167
		du 10-9-1951 .....	1.043
		du 1-12-1951 .....	1.003
		Année 1951 .....	1.150
		du 1-1-1952 .....	1.003

## BAREME DES COEFFICIENTS

à appliquer aux primes des agents de conduite (électrique, autorail, diesel) pour la péréquation du 1<sup>er</sup> décembre 1951

SUR PRIMES BRUTES		du 1-1-1943	
du 1-1-1919 au 31-12-1924 ..	43.665	du 1-1-1943 .....	8.895
du 1-1-1925 au 31-12-1927 ..	35.096	du 1-7-1943 .....	7.958
du 1-1-1928 .....	27.301	Année 1943 .....	8.426
du 1-3-1928 .....	24.572	du 1-9-1944 .....	6.124
du 1-7-1928 .....	19.659	Année 1944 .....	7.347
Année 1928 .....	22.570	du 1-2-1945 .....	3.511
du 1-1-1929 .....	18.371	Année 1945 .....	3.729
du 1-7-1929 .....	14.044	du 1-1-1946 .....	3.333
Année 1929 .....	16.207	du 1-4-1946 .....	3.066
du 1-1-1930 .....	13.194	du 1-7-1946 .....	2.045
du 1-6-1930 .....	12.362	Année 1946 .....	2.622
Année 1930 .....	12.708	du 1-1-1947 .....	1.714
de 1931 à 1933 .....	12.362	du 1-12-1947 .....	1.824
Année 1934 .....	13.105	Année 1947 .....	1.673
Année 1935 .....	12.919	du 1-1-1948 .....	1.490
du 20-6-1936 .....	13.105	du 1-2-1949 .....	1.506
Année 1936 .....	12.302	du 1-8-1949 .....	1.506
de 1937 à 1940 .....	12.711	Année 1949 .....	1.506
		du 1-1-1950 .....	1.433
		du 1-6-1950 .....	1.436
		Année 1950 .....	1.436
		du 1-1-1951 .....	1.316
		du 1-3-1951 .....	1.167
		du 10-9-1951 .....	1.043
		du 1-12-1951 .....	1.003
		Année 1951 .....	1.150
		du 1-1-1952 .....	1.003

**CYCLES BALLIS** MANUFACTURE DES SAINT-ETIENNE  
3, RUE BERNARD-PALISSY  
9 bis, Bd FILLES-DU CALVAIRE - PARIS  
GARANTI 5 ANS CATALOGUE GRATUIT  
VENTE DIRECTE DU FABRICANT  
HOMME 10.500

**ASSURANCE AUTO ET MOTO**  
Accid. tiers, garantie

# NOTRE CONSEIL FÉDÉRAL

## DU 16 OCTOBRE 1952

Pour la première fois depuis notre imposant Congrès fédéral de mai dernier, le nouveau Conseil fédéral issu de ce Congrès s'est réuni à Paris le 16 octobre 1952.

Vous lirez ci-contre la motion de clôture qu'il a adoptée.

A l'ouverture, les anciens constatent la présence de nombreux membres jeunes, prouvant ainsi que le syndicalisme chrétien chez les cheminots possède une belle phalange de camarades se préparant à la relève. Pour ceux qui, depuis 30 ans, sont sur la brèche, quelle incontestable satisfaction !

La marque originale de ce Conseil réside dans le fait qu'il se situe dans une période d'indéniable régression sociale. Nous sentons que nombre de problèmes posés demanderont, pour être résolus dans le climat actuel, des solutions difficiles, voire extrêmes. Durant toute la journée, les conseillers fédéraux, imprégnés de ces difficultés, ont surtout recherché les moyens efficaces d'y faire face.

Quoi qu'il en soit, à côté de sombres perspectives d'avenir, d'autres semblent s'annoncer plus heureuses.

Dans cette dernière catégorie, nous pouvons ranger un des grands sujets traités le matin : le projet de pool européen des transports. Notre Fédération et notre Internationale chrétienne des transports s'y intéressent au premier chef. Il est certain que nous trouverons là une réelle occasion de réglementer et même de mettre fin à des mesures contestables prises ou envisagées récemment par l'Administration supérieure, comme celles intéressant la coordination, les suppressions de lignes, les mises à voie unique. Une condition préalable doit néanmoins être remplie, C'EST UNE REPRÉSENTATION EFFECTIVE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DANS LES DIFFÉRENTS ORGANISMES DU POOL.

En attendant cette réalisation, les conseillers fédéraux ont unanimement marqué leur hostilité aux mesures de contraction envisagées par la S.N.C.F.

Des autres grands problèmes professionnels traités, nous dirons qu'ils ne prêtent guère à la facilité dans la conjoncture politique actuelle.

Tout d'abord LES SALAIRES.

Les conseillers fédéraux ont fourni des preuves multiples de leur « ridicule » insuffisance et de l'émoi qui règne dans la profession à ce sujet. Les cheminots restent parmi les travailleurs les plus mal payés de la Nation; ils n'ont que faire des ordres du jour vantant leur productivité si en fin de compte ils se retrouvent plus pauvres après l'effort fourni. Et cette « HARMONISATION » promise depuis si longtemps qu'on semble vouloir nous refuser aujourd'hui !... Les syndicalistes chrétiens sont gens à tête froide, mais ils n'admettront jamais

que l'on se moque d'eux. Vouloir les abuser ne pourra que les conduire à une juste colère, tel a été l'état d'esprit qu'ils ont manifesté au cours de ce Conseil fédéral.

Dans l'immédiat, ils demandent aux responsables fédéraux de mettre tout en œuvre pour rechercher avec les autres Fédérations de cheminots un accord sur une plate-forme revendicative commune et examiner ensuite avec elles les moyens d'action susceptibles de la faire aboutir.

Nous retrouvons dans cet appel au regroupement des hommes de bonne volonté une des caractéristiques essentielles de l'action menée depuis toujours par notre syndicalisme chrétien. Les conseillers fédéraux n'entendent pas pour autant se laisser entraîner à la « grande aventure », mais simplement réunir les conditions nécessaires à un succès des justes revendications des cheminots.

Ensuite, qu'il s'agisse par exemple de l'élaboration de la CONVENTION COLLECTIVE, actuellement au point mort sur le chapitre de la NOTATION MERITE, ou de la situation de notre Caisse de prévoyance, nous dirons que d'importantes décisions ont été prises.

Pour l'étude de ces multiples aspects de l'action syndicale, les conseillers se sont rendu compte des améliorations apportées notamment à l'organisation du secrétariat fédéral, du bureau fédéral et des commissions techniques. Nous sommes là dans la bonne voie. De nouveaux efforts sont encore demandés dans ce domaine afin de donner toujours plus d'efficacité à la grande organisation que notre mouvement syndical chrétien représente dans la profession.

L'avenir dira si ce Conseil fédéral marque un tournant de notre action depuis la Libération.

P. VAL.

## Motion du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral de la Fédération C.F.T.C. des cheminots, réuni à Paris le 16 octobre 1952, en l'absence de tout élément nouveau dû au retard apporté par le ministre pour recevoir notre Fédération, reprend les considérants déjà mis en avant par la Commission administrative du 15 septembre (affiche n° 63) et demande :

- Indépendamment de ce qui pourra être fait du point de vue général pour l'amélioration du pouvoir d'achat des travailleurs, la remise en ordre des salaires et primes des cheminots avec effet du 1<sup>er</sup> octobre 1952 ;
- La revalorisation des pensions, en particulier par l'intégration de l'indemnité de résidence et du complément de salaire dans le traitement ;
- L'ouverture immédiate de discussions paritaires pour cette remise en ordre qui devrait se faire dans un sens de revalorisation, d'harmonisation, de simplification ;
- Le versement à partir du 1-10-52 d'un acompte à valoir sur cette remise en ordre ;
- L'abolition du décret du 1<sup>er</sup> juin et la discussion d'une véritable Convention collective des cheminots.

Réaffirme l'attachement des cheminots à leurs droits acquis tant en ce qui concerne leur régime de retraites que de Sécurité sociale et se déclare prêt à réagir vigoureusement contre toute atteinte à ces droits.

Rappelle que la Constitution reconnaît la légitimité du droit de grève et s'élève contre les mesures de coercition que constitue notamment l'usage de la réquisition.

Mandate le Bureau fédéral pour continuer sur le plan national les conversations actuellement engagées avec les autres Fédérations pour établir une plate-forme revendicative commune en vue de l'action à mener.

Entend garder cependant toute liberté de discussion dans le cadre de ce programme commun et se refuse aux Comités d'action à la base, qui ne peuvent que créer la confusion et le désordre.

Le Conseil fédéral demande au Comité national confédéral des 18 et 19 octobre de durcir son action :

- pour la modification de la loi sur l'échelle mobile ;
- pour l'établissement d'un budget-type servant de base au salaire minimum interprofessionnel garanti ;
- pour la revalorisation rapide du pouvoir d'achat et des allocations familiales.

## Un peu de baume sur nos plaies

### NOUS NE SOMMES PAS JUGÉS QUE PAR DES HOMMES DE MAUVAISE FOI

Dans le très important rapport que vient de publier le commissariat au Plan et qui porte sur l'exécution du premier programme quinquennal, nous relevons avec satisfaction cette appréciation sur les résultats obtenus par la S.N.C.F.

Malgré la limitation des moyens de financement dont elle a disposé, en particulier depuis 1951, la S.N.C.F. a pu réaliser une grande partie de sa reconstruction et amorcer un important programme de modernisation. Celui-ci est cependant loin d'avoir atteint un rythme satisfaisant, notamment dans le domaine de l'électrification où la cadence des années 1947-1951 est inférieure à la moitié de celle des années 1928-1936. Quant à la reconstruction, elle risque de se prolonger jusqu'en 1965 ou 1970, obligeant à maintenir en service des installations provisoires d'un entretien coûteux et d'une utilisation précaire.

Indépendamment du problème de la coordination entre les divers modes de transport, l'achèvement de la reconstruction et la poursuite de la modernisation constituent cependant les conditions d'une réduction du déficit d'exploitation de la S.N.C.F.

Quelles qu'aient pu être les difficultés rencontrées, les progrès réalisés depuis la Libération s'inscrivent dans les chiffres suivants :

1<sup>o</sup> En 1951, le trafic total, évalué en unités kilométriques, a dépassé de 5 % le niveau de 1929

et de 51 % le niveau de 1938 ; le seul trafic-marchandises a augmenté de 9 et 71 % par rapport aux mêmes années.

2<sup>o</sup> Ce trafic record a été obtenu avec moins de matériel, moins de travail, moins d'énergie :

— Moins de matériel, puisque le nombre de machines motrices était en 1951, inférieur de 33 % au nombre de 1929 et de 28 % à celui de 1938 ; pour les wagons et fourgons, la diminution est de 21 et 16 % ; pour les voitures à voyageurs elle est de 48 et 42 %.

— Moins d'heures de travail, puisque l'effectif total est passé de 500.000 en 1929 et 515.000 en 1938 à 429.000 en 1951 (425.000 en fin d'année) ; compte tenu de la durée du travail, la productivité horaire est, en 1951, supérieure de 32 % au niveau de 1929 et de 59 % à celui de 1938.

— Moins d'énergie, puisque la consommation totale, en équivalence charbon, est sensiblement égale à celle de 1938 et inférieure de 9 % à celle de 1929, pour un trafic égal à celui de 1929, mais accru par rapport à 1938 ; la productivité-énergie est en 1951 supérieure de 15 % au niveau de 1929 et de 48 % à celui de 1938.

Extrait du rapport du commissariat au Plan pour le premier programme 1947-1951.

Cela se passe de tout commentaire.

A. P.

# POUR NOS SALAIRES L'ACTION CONTINUE

(Suite de la première page.)

mun. S'il n'y a pas accord sur le programme, quelle ACTION est-il possible de mener ?

— Nous refuserons toujours les « Comités d'Action à la Base » estimant que, dans une organisation démocratique comme la nôtre, le Bureau fédéral n'a d'ordre à recevoir que de ses adhérents par l'intermédiaire des Conseils syndicaux régulièrement élus.

Enfin l'unité d'action suppose un minimum de bonne foi et de loyauté.

Pour notre part nous jouons le jeu et nous donnons le préjugé favorable à toutes les Fédérations. C'est dans cet esprit que nous avons engagé des conversations avec la C.G.T. d'une part, avec les autres Fédérations (Cadres-S.P.I.D.-F.O.) d'autre part. Nous avons déjà pu constater avec les uns et les autres certains points d'accord, sur le programme revendicatif. Nous continuerons dans ce sens et si l'accord peut se réaliser sur un programme commun, nous aurons déjà fait un grand pas pour l'aboutissement de nos revendications. Les cheminots doivent savoir

que, fidèles à la doctrine de la C.F.T.C., nous serons toujours prêts à tout mettre en œuvre pour éviter la division de la classe ouvrière face aux possédants ou au gouvernement.

## L'ACTION CONTINUE

MAIS nous n'avons pas d'illusions à nous faire, la bataille sera rude. Pour notre part, sûrs de notre « bon droit », nous sommes décidés à aller jusqu'au bout. Nous emploierons tous les moyens dont disposent les travailleurs, pour obtenir un résultat, les moyens légaux et la discussion en premier lieu, les autres s'il n'y a rien à faire. Il ne s'agit pas de paroles « en l'air » ; ce n'est pas seulement une question de justice, c'est pour nous une question de conscience. Notre doctrine chrétienne nous fait une obligation d'obtenir un minimum qui soit « vital » pour tous les cheminots.

Amis qui nous lisez, faites-nous confiance.

Calmes et résolus, tous unis, nous saurons triompher.

P. B.

## Convention collective et prime de fin d'année

LA Commission de la Convention collective a repris ses travaux le jeudi 2 octobre. Avant de se séparer pour la période des vacances, elle avait décidé d'inscrire à l'ordre du jour de cette réunion : la prime de fin d'année.

Le ministre aurait eu le temps, pensait-on, de revoir la question et de dire clairement :

1<sup>o</sup> Si la P.F.A. est ou n'est pas du salaire ;

2<sup>o</sup> Si la commission est libre de discuter sur le sujet sans orientation ministérielle.

Il paraît que ce délai de réflexion de deux mois n'est pas suffisant et c'est encore une invitation à la patience que M. JOUBERT, président de la Commission, nous a apporté. Le même scénario s'est renouvelé le jeudi suivant, 9 octobre, avec, en plus, que le président a déclaré prendre sur lui de ne pas réunir la Commission le 16 octobre, s'il n'était pas en mesure de répondre, de la part du ministre, à la question posée.

Nous en sommes là...

L'audience ministérielle du 20 octobre ne nous a rien appris. Nous savons que le ministre souhaiterait voir la S.N.C.F. prendre position ! La prochaine fois, on amènera un baquet, Ponce Pilate pourra se laver les mains.

Le Conseil fédéral a brièvement délibéré sur le sujet. Nous confirmons donc notre position :

Si la prime de fin d'année est du salaire, elle doit être égale pour tous les agents de même grade et de même ancienneté, donc suppression des majorations et de toutes les retenues.

La Commission de Convention collective est majeure et doit débattre en toute liberté en la matière.

C'est clair.

La parole est au ministre et nous comptons bien que nous n'aurons pas besoin d'une fourchette à escargots pour retrouver l'essentiel dans le bla-bla-bla des déclarations officielles.

A. NICOLAS.

## Dernière Heure

### Les travaux d'harmonisation des salaires vont-ils enfin démarrer ?

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a été saisi, à l'occasion de sa réunion ordinaire du 29 octobre, d'une lettre de M. André MORICE, ministre des T.P., lui demandant d'examiner les conséquences à tirer du rapport présenté par le groupe d'étude chargé par la « Commission de Coordination des salaires dans les Entreprises soumises au Contrôle de l'Etat » de fixer les éléments de comparaison nécessaires à la mise en harmonisation des rémunérations S.N.C.F.-E.G.F. prévue par le protocole du 12 juin 1947.

Sur intervention des administrateurs représentant le personnel, le Conseil a décidé de mettre immédiatement en chantier les travaux préparatoires visant, d'une part, la nouvelle structure de notre grille de salaires en fonction des indications contenues dans le dossier du Comité d'Etude, et, d'autre part, les simplifications pouvant être concurremment apportées dans notre rémunération d'ensemble.

A cet effet, la Direction générale a été chargée de se mettre en contact avec les Organisations syndicales représentatives du personnel en vue de rechercher un accord sur les dispositions fondamentales de la réforme à réaliser.

Les syndicats seront tenus au courant de la marche de ces travaux dont nous nous efforcerons d'obtenir qu'elle suive un rythme accéléré.

A. P.

## A PROPOS DU "RAPPORT ROSE"

Depuis deux mois, dans la « Tribune des Cheminots », le camarade HERNIO fait part des soucis que lui donne un certain « Rapport Rose » et prend à partie les trois représentants du personnel au C.A. de la S.N.C.F. qui, selon lui, ont caché aux cheminots l'existence de ce document.

Un certain nombre de camarades nous ayant questionnés à ce sujet, une mise au point s'est avérée nécessaire. La voici :

Le « Rapport Rose » existe bien ou, du moins, a bien existé, car, contrairement à ce que croit le camarade HERNIO, ce factum n'a eu aucune suite concrète. Il s'agit d'un rapport établi par M. Pierre TISSIER pour mettre en avant les résultats de son action personnelle à l'occasion du troisième anniversaire de son arrivée à la présidence du Conseil d'Administration, et destiné à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 juin. Présenté au Conseil à la session du 7 mai, il fut, sur mon intervention, retiré des délibérations, M. Pierre TISSIER ayant accepté d'en faire un document strictement personnel, émettant des opinions n'engageant que sa propre responsabilité. Il fut convenu, en outre, que le rapport officiel du Conseil, portant uniquement sur l'exercice en cause (1951), serait établi dans des termes susceptibles de recevoir l'appro-

bation des administrateurs représentant le personnel, ce qui n'était pas le cas pour le « Rapport Rose ». Il fut même décidé, ultérieurement (séance du 4 juin) que le rapport officiel du Conseil, vu son importance et la place qu'il faisait à l'amélioration de la productivité générale du réseau, ferait l'objet d'une large diffusion.

Comme on le voit, le mieux était, dans cette affaire, de considérer l'incident comme clos. Ni la S.N.C.F., ni les cheminots n'avaient avantage à faire du bruit autour d'une initiative que nous estimons, nous, malheureuse, mais qui fut, en définitive, sans conséquence.

J'ajoute que le Bureau fédéral et la Commission administrative ont été tenus au courant de l'incident.

HERNIO, qui découvre l'affaire un peu tardivement, a tort de déterrer un mort.

A. PAILLIEUX.



Le gérant : André PAILLIEUX  
IMPRIMERIE SPECIALE  
Du « CHEMINOT DE FRANCE »  
5 rue du Cornet, Le Mans - 27.413  
Travail exécuté par des Syndiqués