



# LE CHEMINOT DE FRANCE

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

## NOUS ATTENDONS DES ACTES



**Q**UELQUES jours avant l'investiture de M. Guy MOLLET par une large majorité de l'Assemblée Nationale, notre Conseil Fédéral avait eu à rappeler et à préciser les revendications de notre Organisation.

Sur l'ensemble des problèmes qui préoccupent les Cheminots, notre Conseil s'est prononcé clairement. Il a mis au premier plan de ses préoccupations le problème des salaires et retraites sous son double aspect, celui du « Niveau » et celui des « Conditions » de rémunération.

En effet, si cette question reste posée en permanence, ce n'est pas seulement à cause du montant même du salaire perçu par les cheminots, mais aussi de la façon dont est calculé ce salaire.

Depuis des années, notre Fédération n'a cessé de demander une opération de remise en ordre générale de nos salaires et retraites. Ce n'est pas seulement par goût des choses claires, compréhensibles pour tous, mais aussi parce que chaque mesure « partielle » augmente un peu plus la difficulté, écrase un peu plus le « qualifié » sans pour autant payer convenablement le manoeuvre.

Si nous ne voulons pas nous trouver dans quelques années avec un système de rémunération inadapté et compréhensible par les seuls initiés, il faut dès maintenant faire ce grand programme de remise en ordre de nos salaires et retraites et ne plus travailler à la petite semaine.

Les critères du salaire national, confirmés par notre Conseil :

- Suppression des zones ;
- Minimum à 30.000 francs nets ;
- Totalité du salaire soumis à retenue pour les retraites ;
- Hiérarchie réelle et équitable ;

sont des bases solides pour une discussion qui ne peut plus être différée. Un gouvernement réaliste doit permettre à la S.N.C.F. d'entreprendre rapidement ce travail avec les Organisations syndicales. Il y gagnera la confiance des cheminots et la paix sociale.

★

**N**OTRE Conseil a insisté très fortement sur le retour aux 40 heures hebdomadaires.

Il se trouve sûrement quelque « bonne âme » pour penser et dire que les cheminots ont véritablement les « bras cassés » et ne veulent plus travailler. Demandons-leur simplement de passer une nuit avec l'équipe de manoeuvre d'un triage RA. Il est probable qu'ils estimeront ensuite que la réduction de la durée du travail s'impose d'urgence.

Mais il se trouve que nos camarades n'ont pas seulement posé le problème sous cet aspect, mais aussi sous un aspect beaucoup plus général, en liaison avec le progrès technique et scientifique. Différentes conférences sur l'automatisme ou l'économie nous ont appris récemment que les années 1960 verraient une poussée démographique massive et que les « entrants au travail seraient plus nombreux que les sortants », alors que le progrès réduira sans doute les possibilités d'emploi.

Les données sociales, les données démographiques, les données économiques sont, en ce domaine, concordantes et nous n'en sommes que plus à l'aise pour exiger que cette question soit réglée rapidement.

★

**D**ANS une lettre qu'il adressait à notre Fédération avant les élections du 2 janvier, M. Guy MOLLET nous rappelait que « c'est le Gouvernement à direction socialiste de 1936 qui avait instauré la loi de 40 heures » et « qu'elle devait être appliquée, non seulement aux cheminots, mais à l'ensemble des travailleurs et en particulier aux transporteurs routiers ».

Nous voulons espérer que M. Guy MOLLET, Chef du Gouvernement, n'oubliera pas les écrits de M. Guy MOLLET, Secrétaire Général de la S. F. I. O.

Les cheminots, comme tous les travailleurs, sont conscients des difficultés que rencontre le Gouvernement, tant sur le plan national qu'international, et ils ne sont pas décidés à jouer les apprentis sorciers. Mais, si quelque chose n'était pas fait rapidement dans le domaine des salaires-retraites et de la durée du travail, leur déception serait si grande qu'elle préparerait les pires aventures.

P. BUTET,  
Secrétaire Général.



## Le RETOUR aux 40 HEURES DOIT ÊTRE RAPIDEMENT RÉGLÉ

ESTIME LE CONSEIL FÉDÉRAL

LE CONSEIL DE LA FÉDÉRATION C.F.T.C. DES CHEMINOTS réuni à Paris le 26 janvier 1956, tient à rappeler à la nouvelle Assemblée Nationale, et au Gouvernement les revendications essentielles des Cheminots.

Il réaffirme sa volonté de voir rapidement prises en considération les demandes suivantes :

### TRANSPORTS

Constatant que la situation des transports tend à se dégrader toujours davantage en l'absence d'une politique d'ensemble des transports, le Conseil réclame instamment : LA NATIONALISATION DE TOUS LES MODES DE TRANSPORTS PUBLICS — Voyageurs et Marchandises — Prolongement normal de la Nationalisation des Chemins de Fer, des mesures fiscales et RÉGLEMENTAIRES RIGOUREUSES CONCERNANT LE TRANSPORT PRIVE.

### SALAIRES/ZONES

Le Conseil réaffirme la nécessité de DISCUSSIONS PARITAIRES sur les salaires et retraites, ce qui implique l'ABROGATION DES DECRETS 50.635/50.637 du 1<sup>er</sup> JUN 1950.

Il maintient sa revendication d'un SALAIRE NATIONAL

- Sans discrimination résidentielle,
- Dont le minimum ne serait pas inférieur à 30.000 francs nets par mois,
- Entièrement soumis à retenue pour la retraite.

Il précise qu'une seule revalorisation des bas salaires ne saurait donner satisfaction aux cheminots auxquels on demande une qualification sans cesse plus poussée et qui doivent être rémunérés en conséquence. (Notamment pour les agents des échelles moyennes.)

### PRESTATIONS FAMILIALES

Le Conseil insiste pour que les prestations familiales soient revalorisées, parallèlement aux salaires et retraites, le pouvoir d'achat des familles étant constamment écrasé.

### RETRAITES

Le Conseil proteste à nouveau contre les dispositions de l'article 9 du statut des retraités qui a ramené de 5 ans à 1 an les prescriptions en matière de redressement de pension et maintient sa demande de L'OCTROI DE LA CAMPAGNE DOUBLE aux cheminots anciens combattants.

### MODERNISATION

#### CONDITIONS ET DUREE DU TRAVAIL

Le Conseil exige qu'à chaque étape de modernisation du réseau ferré corresponde une amélioration sensible des conditions de vie des cheminots, notamment par un allègement de la peine et de la durée du travail. A ce sujet il estime que le problème de la durée du travail doit être rapidement réglé par LE RETOUR AUX 40 HEURES HEBDOMADAIRES.

Le Conseil félicite le Bureau Fédéral de sa campagne contre la compression des effectifs, il lui demande de continuer à dénoncer tous les abus en ce domaine, qui mettent en cause la sécurité des personnes, la bonne marche du service ou le non-respect de la réglementation du travail.

### AFRIQUE DU NORD

Le Conseil renouvelle son entière solidarité avec les Cheminots d'Afrique du Nord: Il réclame du Gouvernement français l'octroi des garanties légitimes dues à ces personnes.

Le Conseil renouvelle sa confiance au B.F. pour mener l'action nécessaire à l'aboutissement de ce programme, ainsi qu'aux revendications catégorielles étudiées par nos Commissions Techniques.

IL ATTIRE L'ATTENTION DES CHEMINOTS SUR LE FAIT QUE L'ACTION SYNDICALE RESTE LE PLUS SUR MOYEN DE DEFENSE DE LEURS INTERETS. IL LEUR DEMANDE DE NE PAS GASPILLER LEURS FORCES DANS DES « COMITES » INEFFICACES, MAIS DE RENFORCER L'ACTION DE LA C.F.T.C. EN REJOIGNANT SES RANGS.

## Audience à la Direction Générale

Mémento de l'audience accordée par le Directeur général le 24 janvier 1956

(En caractère gras nos commentaires après chaque paragraphe)

Etaient présents :

- MM. BOYAUX, Directeur Général ;
- BOURRIE, Directeur du Personnel ;
- ANDRE, Ingénieur en chef à la Direction du Personnel ;
- BUTET, représentant de la C.F.T.C.
- FASSINOTTI, —
- VACHERAND, —
- NICOLAS, —
- PAILLIEUX, —
- SIRURGUET, —

### Rémunération

Notre délégation avait demandé que l'on réunisse une commission mixte pour la remise en ordre générale de la rémunération, même si l'ampleur de la dépense à envisager nécessitait qu'on envisage un échelonnement dans l'application. La Direction de la S.N.C.F. n'est pas favorable à cette formule.

a) Réduction de 10 % opérée sur la prime de fin d'année de l'exercice 1956.

Des barèmes publiés au début de 1956 ont donné les taux de la prime de fin d'année de l'exercice 1956, compte tenu de la réduction de 10 % prévue par l'Avis Général P 2 a, chapitre 3, n° 6 du 11 octobre 1955.

Le Directeur Général rappelle qu'ainsi qu'il l'a indiqué aux représentants des Organisations syndicales au cours de la réunion du 19 septembre 1955, cette réduction

à dû être admise pour venir en légère atténuation de l'augmentation des salaires accordée à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1956 et ceci en vue de respecter le parallélisme avec l'E.G.F. : si cette réduction n'avait pas été acceptée, l'augmentation des salaires accordée aux cheminots au 1<sup>er</sup> janvier 1956 eût été moins forte.

La rédaction du memento ne laisse prévoir aucune amélioration, ce qui confirme notre opinion qu'il faudra lutter pour que le barème actuellement en vigueur soit révisé (voir à ce sujet et pour toute cette audience notre circulaire n° 146 du 2 février 1956 en vous rapprochant des dirigeants des syndicats).

### b) Abattements de zone.

Le Directeur Général a procédé à l'étude qui lui avait été demandée par le Conseil d'administration sur la question. Il fera connaître au Conseil, lors de la prochaine réunion de celui-ci, les résultats de cette étude.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a été saisi le 8 février 1956 (circulaire n° 147 du 9 février 1956), mais il n'a pris aucune décision dans l'attente de l'orientation gouvernementale en la matière. Notre représentant a défendu la position définie par notre lettre du 6 janvier 1956 (voir « Cheminot de France » du 25 janvier 1956).

Sur la question de la suppression totale des zones, la Direction de la S.N.C.F. ne nous a pas caché son hostilité.

(Suite page 8.)





## LES CHEMINOTS NOUS ÉCRIVENT

### De ROANNE-TRIAGE

« Le Chef du Personnel nous fait prendre notre service de 16 h. 30 à 19 h. 30 et de 21 heures à 2 heures du matin et ceci tous les jours sans exception.

« De cette façon, il nous est impossible de dormir convenablement la plupart habitant à 5 km. et plus de la gare.

« D'autre part, il est impossible d'avoir nos congés lorsqu'on les demande, soit en été, soit en hiver. Le Chef du Personnel ne prévoyant pas une équipe de secours... »

### De NARBONNE

Les représentants du personnel (toutes organisations) au Comité Mixte de la Gare ont déposé lors de la séance du 13 décembre une résolution demandant :

- La création d'une réserve plus importante ;
- La reprise d'un embauchage normal ;
- La révision de la politique de compression des effectifs poussée à l'extrême.

# NOUS N'AVONS PAS LE DROIT DE NOUS TAIRE !

*Des mesures exceptionnelles doivent être prises pour éviter de nouveaux accidents mortels au triage d'Homécourt, où la responsabilité de la S.N.C.F. est engagée.*

**L**ES lecteurs du « Cheminot de France » n'ont pas manqué de s'émoouvoir quand nous avons fait état des accidents mortels qui, sur la région Est, allaient en augmentant. Nous voulions être sûrs que la Direction avait conscience de ce danger, mais nous avons vainement attendu les mesures efficaces qui auraient rendu moins dramatique cette situation.

Trois points étaient visés dans notre action :

- La formation professionnelle des agents, particulièrement en matière de sécurité, que les compressions du personnel ne permettaient pas toujours de réaliser correctement ;
- L'insuffisance des effectifs qui obligeait les agents de manœuvre à travailler dans une précipitation quasi permanente leur faisant parfois perdre de vue le souci de la sécurité ;
- Les mauvaises conditions matérielles de travail qui pouvaient être à l'origine d'accidents regrettables.

Nous avons attiré particulièrement l'attention de la Haute Direction sur la gare d'Homécourt où, en quelques mois, s'étaient produits quatre accidents de manœuvre dont deux accidents mortels. La situation de ce petit triage de l'Est devant faire face à un très gros trafic sidérurgique en pleine période de travaux d'électrification demandait une intervention rapide dans bien des domaines puisqu'il fallait aussi changer le climat de commandement après les maladroitures impardonnables qui avaient été commises par certains chefs.

Le 26 janvier 1956, un de nos adhérents, GUERFA Rachid, âgé

de 19 ans, perdait la vie dans ce sinistre triage.

La responsabilité de la S.N.C.F. est cette fois très évidente et, nous devons le dire, la S.N.C.F., de son côté, n'a jamais eu de scrupule à placer la responsabilité du côté des agents dans d'autres accidents.

Nous regrettons ce troisième

mort dans le triage d'Homécourt et, une fois de plus, nous avons immédiatement alerté le Directeur général.

Si les mesures exceptionnelles qu'il convient de prendre de toute urgence tardaient trop, nous n'hésiterions pas à dénoncer ce scandale.

A la levée du corps de notre ami GUERFA, une forte délégation C.F.T.C. était présente. Qu'il nous soit permis de dire à nouveau à ses parents combien nous partageons leur peine.

## AVIS

### à tous les agents de la gare de Strasbourg

Nous reproduisons ci-dessous le texte de l'avis affiché par les militants de Strasbourg lors du passage de la commission de contrôle des effectifs, exprimant la volonté des cheminots de cette localité de s'élever contre la compression abusive du personnel.

Syndicat de la Gare de Strasbourg

Strasbourg, le 23 janvier 1956.

Depuis le 25 janvier 1956 le corps de contrôle est en gare de Strasbourg pour vérifier tous les chantiers au point de vue rendement du travail et consistance du personnel. Le mécontentement provoqué par la présence de cette commission étant général, le soussigné, au nom du Syndicat C.F.T.C. de la gare de Strasbourg, se fait l'interprète de certaines d'agents occupés à cette gare pour protester contre tout changement tendant à réduire l'effectif de la gare, la consistance des chantiers ou le changement de tableaux de service entraînant des inconvénients pour le personnel.

Il demande à tous les agents de respecter strictement les heures de service ainsi que les prescriptions concernant la sécurité du personnel et les invite à donner des renseignements précis et concrets aux membres du corps de contrôle en leur faisant connaître les innombrables difficultés avec lesquelles ils sont journellement en prise durant leur service parfois pénible.

Au moment même où le trafic de notre S.N.C.F. augmente sans cesse tandis que le personnel ne fait que diminuer, tous ensemble, nous voulons faire comprendre aux membres du corps de contrôle et par là même à la direction de la S.N.C.F. qu'une nouvelle réduction du personnel serait une véritable catastrophe pour nos agents dont les conditions de travail deviendraient inhumaines et anti-sociales ; les répercussions d'une pareille situation pourraient être néfastes à tous points de vue. Nous préférons discuter loyalement toutes les questions litigieuses que d'avoir recours à des moyens de force.

Convaincu que le présent appel sera entendu aussi bien par les agents de la gare que par les membres du corps de contrôle, j'ose espérer que notre mission n'aura pas été vaine.

Le responsable du Syndicat C.F.T.C., Ernest KOPP.

## Que sont devenus les apprentis de la promotion 1952/55 ?

Nous avons protesté énergiquement auprès de la Direction du Personnel contre son intention de ne pas admettre à la S.N.C.F. les apprentis de 3<sup>e</sup> année de la promotion 52/55.

Des assurances nous avaient été données que ces apprentis seraient en tout état de cause orientés sur l'industrie privée. Où en sommes-nous ?

Admis à la S.N.C.F. :

MT ..... 378  
VB ..... 20  
Ex ..... 91

Soit au total ... 489

Placés dans l'industrie : 426

Que vas-t-on faire maintenant de la promotion 56 ?

## UNITÉ D'ACTION

au C. L. A. S. de Troyes

La délégation C.G.T. s'oppose à ce qu'un siège à la sous-commission du logement soit attribué à un élu C.F.T.C.

Pourquoi tiennent-ils tant à dissimuler leur action ?

En fin de réunion, les délégués C.G.T. ont demandé que le P.V. soit signé par un de leurs délégués, à l'exclusion d'un élu C.F.T.C.

Voilà une conception bizarre de l'unité d'action.

## Après les compressions

La liste s'allonge des gares dans lesquelles, grâce à l'action de nos délégués, l'effectif autorisé a été relevé.

Sur la Région Est :

HAUSBERGEN	.....	+ 5 agents
CREUTZWALD	.....	+ 1
AUDUN-LE-TICHE	.....	+ 1
SAULUES	.....	+ 1
COCHEREN	.....	+ 2
AUBOUÉ	.....	+ 2
TRIAGE DE REIMS	.....	+ 3
FLORANGE	.....	+ 4

Ces quelques résultats ne nous font pas perdre de vue tous les chantiers, toutes les gares où le personnel est encore insuffisant et travaille dans des conditions parfois si dangereuses.

## Une délégation a été reçue au Ministère des Travaux Publics

**S**UR convocation du ministre, une délégation fédérale (PAILLIEUX, LIENART, NICKMILDER, BUTET, FASSINOTTI, NICOLAS, SIRURGUET) a été reçue, le 9 février 1956, par M. PINTON, secrétaire d'Etat aux Travaux publics assisté de son directeur de Cabinet M. LAGNACE (secrétaire général adjoint de la S.N.C.F.).

Nous avons rappelé à M. PINTON nos revendications essentielles notamment en matière de SALAIRES ET RETRAITES. Nous avons insisté pour que les problèmes de rémunération à la S.N.C.F. soient réglés en fonction d'un plan d'ensemble qui serait discuté entre la S.N.C.F. et les Organisations syndicales (Abrogation du décret du 1-6-1950). Nous avons souligné l'urgence de la question des zones et de la revalorisation des pensions.

Nous avons indiqué notre volonté de voir se réaliser une véritable coordination des transports par la nationalisation des Transports routiers.

M. PINTON qui désirait avoir une prise de contact avec notre organisation n'a pas pris position sur les questions posées, il nous a indiqué son souci de faire évoluer la question des transports et les problèmes sociaux.

Nous reprendrons contact prochainement avec son Cabinet pour essayer de faire aboutir nos revendications et dans cette attente nous avons confirmé, par lettre publiée ci-dessous, l'essentiel de nos revendications.

Paris, le 13 février 1956.

Monsieur A. PINTON, secrétaire d'Etat  
aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme,  
246, boulevard Saint-Germain, PARIS (VII<sup>e</sup>)

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu dès votre arrivée au ministère des Travaux publics, prendre contact avec notre organisation. Nous avons été très sensibles à ce geste et nous vous remercions bien vivement de l'accueil que vous nous avez réservé.

Comme nous avons eu l'occasion de vous le préciser au cours de l'audience du 10 février, indépendamment des problèmes posés par la coordination des transports et pour lesquels nous aimerions être entendus, la question des salaires et retraites des cheminots est posée et devra faire l'objet de négociations et de décisions rapides.

Dans sa déclaration d'investiture, M. Guy MOLLET, président du Conseil, déclara : « Le Gouvernement entend s'entremettre pour que les organisations de travailleurs et d'employeurs puissent confronter leurs points de vue et aboutir à des accords raisonnables fondés sur la situation économique des branches d'activité et des différentes régions de notre pays. »

Même si cette procédure de discussion n'est pas prévue pour la S.N.C.F. par les textes en vigueur (décrets 50.635/50.637 du 1-6-1950) nous estimons pour notre part, ainsi que l'a déclaré Monsieur le Président du Conseil, que la négociation directe est le meilleur moyen de régler les questions de rémunération en suspens dans notre profession.

En ce sens, nous vous serions donc très obligés, Monsieur le Ministre, des dispositions que vous voudrez bien prendre pour que très rapidement puissent s'ouvrir des négociations de salaires entre la S.N.C.F. et toutes les organisations syndicales.

L'expérience ayant montré qu'il était pratiquement impossible de faire un travail sérieux en ce domaine sans un plan d'ensemble, notre Organisation demande que les discussions portent sur une remise en ordre véritable des salaires et retraites. Remise en ordre qui devrait tenir compte entre autres choses des points suivants :

— INSTITUTION D'UN SALAIRE NATIONAL :

- sans discrimination résidentielle ;
- dont le minimum ne serait pas inférieur à 30.000 fr. nets par mois ;
- dont l'éventail hiérarchique tiendrait légitimement compte de la qualification et des responsabilités.

Nous sommes persuadés, Monsieur le Ministre, que vous comprendrez l'importance que les cheminots attachent à l'ouverture de telles négociations entre la S.N.C.F. et leurs responsables syndicaux et que vous aurez à cœur de donner une suite prochaine à notre demande.

Nous nous tenons à votre disposition pour toutes précisions qu'il vous plairait de nous demander et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour le Bureau Fédéral,  
Paul BUIET,  
Secrétaire Général.

## RÉPONSE du Président du Comité Mixte de Thionville à la délégation qui demandait la mise sous canal de transmissions funiculaires

La demande est justifiée, entre les voies 106 et 107 le gabarit n'est pas respecté, il n'y a que 0 m 50 entre les fils et les marchepieds des véhicules et 1 m 25 entre le premier fil et le rail.

Devant le bâtiment du chef de secteur milieu, la distance entre le rail et le premier fil est également de 1 m 25 et, à certains endroits, de 0 m 65.

Deux chutes d'agents, l'une le 2-9-1955, l'autre le 31-12-1955 ayant entraîné des arrêts de travail pour blessures ES sont à signaler.

A noter dans le premier cas que l'entrevoie est suivie par les agents EX : pointeurs et manœuvres - MR : visiteurs - Préposés à la douane.

Ainsi après deux chutes, qui fort heureusement n'ont pas été mortelles, la situation reste la même. La demande est justifiée, mais elle n'est pas satisfaite. Depuis plus de deux ans, les agents de Forbach posent une question identique pour éviter aussi des accidents, peut-être des morts.

Qu'attendent donc nos patrons ?







