

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

Jouez le Jeu?



LORSQUE quatre cheminots jouent aux cartes, ils savent qu'il existe des règles de jeu pour les annonces, les levées, la marque, etc.

Lorsque quatre cheminots discutent salaire et Rendez-vous d'Avril, ce qu'ils ne savent peut-être pas, c'est que là aussi il y a des règles du jeu, qui pour n'être pas clairement formulées n'en existent pas moins.

Il peut paraître odieux d'assimiler à un jeu ce qui fait la vie même de nos camarades et de leurs familles et pourtant examinons un peu les partenaires.

Il y a d'un côté ceux qui forcent les annonces : 6.000 francs par mois, hiérarchie intégrale, 40 % d'augmentation et qui essaient en criant très fort d'intimider tout le monde. Il y a longtemps que ça ne prend plus... ils le savent, mais c'est le jeu.

En face il y a « les Pouvoirs Publics » comme on dit, avec la S.N.C.F. d'abord, à qui le Gouvernement a confié le rôle du Mort dans une partie de bridge. Aucun pouvoir, attendre et laisser faire.

Il y a le Parlement qui vote à l'unanimité la suppression des zones pour ne pas déplaire à l'électeur, mais ne la fait pas appliquer pour ne pas renverser le Gouvernement... C'est la règle du jeu.

Il y a enfin le Gouvernement, lui il promet, recule les promesses, en fait de nouvelles pour Pâques ou la Trinité, mais ne les tient pas. C'est la règle du jeu.

Et les cheminots dans tout ça : eh bien on espère en haut lieu qu'ils seront bien sages, qu'ils attendront. S'il en était autrement, c'est qu'ils seraient de mauvais joueurs qui ne connaissent pas la règle.

Eh bien pour notre part nous ne jouons pas, nous ne voulons pas jouer ce jeu-là.

Nous ne sommes pas des marchands de tapis qui demandent 6.000 francs pour en obtenir le quart ou le cinquième. Notre programme est beaucoup plus modeste, mais aussi plus réaliste.

Ce que nous voulons, c'est d'abord que l'on cesse de nous prendre pour des assistés ou des mineurs. Nous voulons discuter librement avec la S.N.C.F., en hommes libres, de nos conditions de rémunération et des pensions de nos vieux camarades.

Nous voulons aboutir à cette remise en ordre de nos salaires et retraites dont nul homme de bonne foi ne conteste la nécessité et l'urgence.

Ce que nous voulons c'est que cette remise en ordre tienne compte des décisions de la Commission Supérieure des Conventions Collectives sur le salaire minimum, que la hiérarchie tienne compte de la qualification professionnelle, et les pensions, de la misère de ceux qui ont usé leurs forces au service du chemin de fer.

Ce que nous voulons, c'est discuter de tout cela, sans oublier la productivité, dont on parle et qui paie mal.

Nous avons fait des propositions d'ensemble, elles sont raisonnables, ce n'est pas la règle du jeu. Tant pis. Les cheminots qui en ont assez des tricheurs nous ferons confiance et avec eux nous établirons une nouvelle règle du jeu : celle de l'honnêteté.

P. BUTET,
Secrétaire Général.



LES CHEMINOTS veulent discuter du rendez-vous d'Avril

Le précédent Gouvernement, augmentant en octobre la rémunération minimum de 6 fr. 50 de l'heure, avait donné rendez-vous aux travailleurs au mois d'avril. L'échéance est arrivée et il nous faut faire entendre la voix des cheminots dans cette affaire puisqu'aussi bien le nouveau Gouvernement, pas plus que l'ancien, ne semble disposé à leur demander leur avis.

Quand nous parlons « salaires » dans la corporation, nous sommes obligés de tenir compte de trois points de repère principaux :

- Le niveau minimum ;
- La hiérarchie ;
- Le crédit global.

Même si nous estimons que ces critères ne sont pas également utiles pour discuter, nous sommes bien obligés d'y penser en vue d'une discussion souhaitable.

Essayons donc de reprendre ces points et de voir comment il est possible d'orienter notre action.

Niveau minimum

ENTRE « l'humainement souhaitable » et « le S. M. I. G. » légal, nous trouvons les propositions raisonnables de la Commission Supérieure des Conventions Collectives.

L'« humainement souhaitable », ce serait pour nous le salaire qui permette à un homme qui travaille de subvenir à ses besoins essentiels et à ceux de sa famille (logement, nourriture, vêtements, loisirs). Ceci, bien entendu, en tenant compte que nous sommes en 1955 et non plus en 1830.

A l'autre extrémité, nous trouvons le S. M. I. G.

Résultant d'une décision gouvernementale prise en application de la loi du 11 février 1950, c'est le salaire au-dessous duquel aucun travailleur ne peut être rémunéré.

Actuellement, 100 francs de l'heure, auxquels s'ajoutent 21 fr. 50 de « prime », le tout subissant les abattements de zone. Même si le Gouvernement modifiait de quelques points ce maigre salaire minimum, nous serions encore bien loin de l'« humainement souhaitable » dont il a été question plus haut.

Sans perdre de vue notre objectif qui consiste à obtenir pour chaque travailleur un salaire lui permettant de vivre normalement, il nous semble utile de renouveler notre demande d'une rémunération minimum conforme à l'avis émis par la Commission Supérieure des Conventions Collectives le 29 décembre 1953 : 27.666 francs par mois.

Compte tenu de l'horaire de travail des cheminots, ce chiffre devrait être porté à 29.379 francs.

Ce serait déjà un premier pas.

A. NICOLAS.

(Suite page 12.)

Pour la défense du Chemin de Fer Notre action continue

UN nouveau Gouvernement est constitué. Nous connaissons tous son Président et la quasi totalité des membres de la formation gouvernementale qui ont déjà occupé des postes ministériels dans le passé. On prend les mêmes... mais recommencera-t-on les mêmes erreurs ?

Pourtant un homme nouveau s'installe au ministère des T. P., le général de brigade aérienne CORNIGLION-MOLINIER, précédé d'une solide réputation militaire. Nous voudrions espérer qu'il s'attaquera aux problèmes de transport avec la même autorité et le même courage qu'il a déployés pour chasser l'occupant.

Car malgré tous les bouleversements ministériels auxquels nous assistons les problèmes demeurent, plus têtus que les hommes.

Les dispositions prises par le précédent gouvernement n'ont pas amélioré la situation du chemin de fer, loin de là. L'anarchie qui existe en matière de transports dans le pays oblige la S.N.C.F. à pratiquer une politique tarifaire pleine d'aléas tant que de véritables mesures de coordination n'auront pas été prises, équilibrant les charges et les servitudes des différents modes de transport.

L'avenir du chemin de fer et partant celui des cheminots demeurent inquiétants. C'est aussi le sort d'un service public, peut-être le plus important de tous, qui est visé et, au travers lui, une des grandes réussites des nationalisations.

Malgré l'amélioration de la production ces dernières années, malgré les assouplissements de tarifs

et les réductions tarifaires pour trains complets le trafic ne s'améliore guère. C'est ainsi que, de 1951 à 1953, le tonnage des marchandises transportées par le fer est passé de 176,6 milliards de tonnes à 162,7, en diminution de 8 % environ. Pendant ce temps celui des voies navigables qui était de 48,9 milliards de tonnes en 1951 atteignait 50,7 en 1953. Pour le transport des voyageurs la comparaison toute relative que l'on peut faire avec la route est encore plus nette. Les cars se sont multipliés sur les grandes relations ; les gens de province les utilisent de plus en plus pour se rendre à Paris par exemple au Salon Agricole, à la Foire ou autres manifestations.

D'autres projets sont en cours, comme la construction du Canal du Nord, l'extension à la zone courte des camionneurs. Tous ces projets, s'ils étaient réalisés, ne manqueraient pas d'aggraver la situation du fer.

POUR mettre fin à la concurrence anarchique et anti-économique qui existe en matière de transport, il est plus que jamais nécessaire de prendre des mesures valables de coordina-

(Suite page 5.)

LA FÉDÉRATION AGIT

7 MARS 1955

- Demande d'audience au Ministre des Travaux Publics.

17 MARS 1955

- Lettre au Président du Conseil d'Administration : demande d'audience pour la défense du chemin de fer et les salaires.
- Lettre au Directeur Général de la S. N. C. F.

23 MARS 1955

- Intervention de PAILLIEUX au Conseil d'Administration de la S. N. C. F. sur le problème des salaires.

1^{er} AVRIL 1955

- Audience auprès du Ministre des Travaux Publics.

DOCUMENTATION

AVIS AUX CHEMINOTS

Un Centre de plein air fonctionne tous les jeudis au stade S.N.C.F., chemin des Fillettes, Paris (18^e); métro : Porte-de-la-Chapelle; autobus : 65 (descendre à Emile-Bertin). Ce Centre est ouvert à tous les enfants, filles et garçons, âgés de 6 à 16 ans.

Entourés et guidés par des moniteurs et moniteurs compétents, vos enfants bénéficient d'activités saines et éducatives.

En outre, les enfants de plus de 12 ans peuvent recevoir une solide initiation sportive comprenant l'athlétisme ainsi que différents sports collectifs au choix.

Des leçons de natation sont également données tous les jeudis matin.

L'horaire des activités est le suivant :

- Natation : 9 h. 30 à 11 h. 45 ;
- Education phys., athlétisme, sports collectifs : 14 heures à 17 h. 30.

Les inscriptions sont reçues au stade tous les jeudis. Chaque enfant fournira une photo d'identité et acquittera la somme de 200 francs représentant le droit d'inscription et la cotisation annuelle. Chaque enfant inscrit recevra une carte de membre du Centre.

BUVEZ DU BON VIN
VINS de table exquils 10^e à 13^e
Banyuls, Grand Roussillon, Grenache
et Vins vltz supérieurs de bouteille
QUALITE - PRIX - LOYALTE
PRUNAC ET THOMAS
Vins, à PERPIGNAN (P.-O.)

TAUX DE LA COTISATION afférente à la couverture du risque d'accident du travail pour le personnel auxiliaire.

Avis Général P 21 du 30 décembre 1954

Un arrêté du 16 décembre 1954 de M. le Ministre du Travail et de la Sécurité sociale a fixé à 2 % avec effet du 1^{er} janvier 1955 le taux de la cotisation prévue pour la couverture du risque d'accident du travail, en ce qui concerne le personnel auxiliaire à la S.N.C.F., taux précédemment fixé à 1,4 % par application de l'arrêté du 14 décembre 1953.

Le taux de 2 % s'applique exclusivement au personnel recruté et utilisé directement par la S.N.C.F. auquel doivent être assimilés les agents contractuels, les médecins à temps partiel, les femmes de ménage, les ouvrières à domicile éventuellement utilisées par les Services, le personnel auxiliaire des économats et les concierges d'immeubles administratifs.

En ce qui concerne le personnel recruté directement par les établissements dépendant plus ou moins étroitement de la S.N.C.F. (cantines, établissements sociaux, d'accueil, de repos, etc.), le versement des cotisations doit être effectué sur la base des taux correspondant aux catégories professionnelles intéressées et qui peuvent être demandés aux Caisses de Sécurité sociale dont relève le personnel considéré. C'est ainsi que les taux de cotisations applicables au personnel recruté par les cantines et les maisons de cure ou de repos, sont fixés respectivement à 1,5 % et à 1,4 % pour l'année 1955, conformément aux barèmes annexés à l'arrêté du 16 décembre 1954 précité.

Ce même barème ramène de 2,10 % à 2 % le taux des cotisations à verser en ce qui concerne les élèves stagiaires des centres S.N.C.F. d'initiation à la construction. Il est précisé que les différents

taux ci-dessus indiqués tiennent compte de la majoration de 11 % appliquée à partir du 1^{er} octobre 1954 au montant des cotisations et qui se trouve ainsi supprimée.

Quant aux concierges occupés dans les immeubles de rapport de la S.N.C.F. les cotisations forfaitaires d'assurances sociales, d'accidents du travail et d'allocations familiales qui leur sont applicables pour l'exercice 1955 restent celles prévues à l'arrêté du 8 octobre 1954 (J.O. du 14) auxquelles faisait allusion l'Avis Général P.21, Ch. 14, n° 2, du 20 octobre 1954.

Le Directeur du Personnel, BOURRIE.

EXAMENS MÉDICAUX DES AUXILIAIRES

Aux termes des articles 15 et 151 du Règlement P.21 et 5691 du Fascicule X, titre d, les auxiliaires susceptibles d'être admis ultérieurement au cadre permanent subissent obligatoirement, au moment de leur embauchage, l'examen médical sommaire prévu pour les auxiliaires admis à titre temporaire et ne sont soumis à l'examen médical complet identique à celui prévu pour l'admission au cadre permanent que lorsqu'ils comptent trois mois de service à la S.N.C.F.

Il s'ensuit que les auxiliaires dont il s'agit doivent subir :

- 1^o Avant leur mise en service :
Un examen médical sommaire ;
- 2^o Après trois mois de services,
- 3^o Avant leur admission au cadre permanent,
- 4^o Avant leur commissionnement :
Un examen médical complet (examen général, examen ophtalmologique, examen phthisiologique).

Les embauchages d'auxiliaires étant actuellement peu nombreux et étant effectués le plus souvent en vue de l'admission des intéressés au cadre permanent, il convient de s'efforcer de faire subir, dès l'embauchage, à ceux qui sont recrutés dans ces conditions, l'examen médical complet prévu pour l'admission au cadre permanent.

D'autre part, sauf dans le cas où le service qui les a recrutés aura des doutes sur le maintien des aptitudes physiques antérieurement contrôlées, il n'y aura pas lieu de soumettre les intéressés à un nouvel examen médical au moment de leur admission au cadre permanent, lorsque celle-ci interviendra dans un délai au plus égal à un an après l'examen médical complet qu'ils auront subi à l'occasion de leur embauchage. Bien entendu, les intéressés subiront, à l'occasion de leur commissionnement, un nouvel examen médical complet.

Dans le cas, au contraire, où l'admission au cadre permanent interviendrait dans un délai supérieur à un an après l'examen médical complet qu'ils auront subi à l'occasion de leur embauchage, les intéressés subiront un nouvel examen médical complet au moment de leur admission au cadre permanent, mais seront, dans ce cas, dispensés d'examen médical au moment de leur commissionnement.

Le Directeur du Personnel, BOURRIE.

CAISSE DE PRÉVOYANCE

L'Association Métallurgique et Minière contre la Tuberculose a informé la Caisse de Prévoyance de la réouverture de son sanatorium « Le Chalet », à St-Hilaire-du-Touvet (Isère), à 1.100 mètres d'altitude, destiné à recevoir les malades du sexe féminin.

Cet établissement figurera à nouveau sur la liste des sanatoriums agréés par la Caisse de Prévoyance.

Les dossiers d'admission doivent être adressés à la Direction de l'Association, 10, rue Lincoln, Paris (8^e).

VIN directement producteur

Ristourne à Cheminots
500 francs pièce direct
Demandons Représentants
CAYROL, Aiguelongue, MONTPELLIER

COTISATIONS à la Caisse de Prévoyance des Agents en activité de service

Avis général P 10 b du 30 décembre 1954

La cotisation à la Caisse de Prévoyance des agents en activité de service se compose :

- 1^o D'une cotisation d'un pourcentage dégressif applicable au traitement ;
- 2^o D'une cotisation d'un pourcentage uniforme applicable à tous les éléments de rémunération soumis à cotisation autres que le traitement.

Les taux de ces deux cotisations doivent être déterminés de façon à satisfaire aux deux conditions suivantes :

- a) Respecter le taux de cotisation fixé par le Conseil d'administration de la Caisse et applicable aux affiliés dont la rémunération est intégralement soumise au précompte (2,95 % depuis le 1^{er} janvier 1953) ;
- b) Obtenir le produit moyen des cotisations prévu par le Règlement intérieur de la Caisse (2,764 %).

Pour satisfaire à ces deux conditions, compte tenu des modifications apportées dans la rémunération par l'attribution d'un complément de part de productivité à partir du 1^{er} janvier 1955, il est nécessaire de fixer à partir de cette date les différents taux de cotisation aux pourcentages suivants :

1^o Cotisation d'un pourcentage applicable au traitement.

- 3,56 % sur la part du traitement n'excédant pas le traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 7 ;
- 2,28 % sur la part du traitement supérieure au traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 7 et n'excédant pas le traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 10 ;
- 1,39 % sur la part du traitement supérieure au traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 10 et n'excédant pas le traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 18 ;
- 0,29 % sur la part du traitement excédant le traitement de l'agent à l'essai de l'échelle 18.

2^o Cotisation d'un pourcentage uniforme applicable à tous les éléments de rémunération autres que le traitement, à l'exclusion des allocations familiales et des autres allocations ayant le caractère de remboursement de frais.

— 2,01 %.

La contribution de la S.N.C.F. demeure égale au produit de la cotisation des agents par 1,519.

Le Directeur Général, P.O. : Le Directeur du Personnel, BOURRIE.

CONGÉS 1955

La Section Loisirs du Secteur de Lille communique : Précisions aux différentes questions posées à la suite de l'article paru dans *Le Cheminot de France* du 23 février :

Le train spécial accessible à tous, cheminots ou non, partira de Lille le 1^{er} septembre après-midi.

Retour : Départ de Lourdes le 9 septembre au soir ; rentrée à Lille le 10.

EXCURSION EN ESPAGNE : 4 ou 5 jours, suivant durée de validité du passeport collectif.

ARRET A LOURDES : 2 ou 3 jours, en fonction du séjour en Espagne.

VILLES VISITÉES : Saragosse — où nous profiterons d'une Soirée Folklorique —, Madrid et l'Escorial.

A Lourdes : Prix de la pension : 1.000 fr. par jour. Voyage : 7.100 fr. environ. Pourront rester à Lourdes ceux qui préféreraient ne pas participer à l'excursion en Espagne, nous les reprendrons au retour.

Devises et passeports. — Aucune formalité à remplir. Devront nous fournir une carte d'identité civile en cours de validité, c'est-à-dire délivrée après le 1^{er} octobre 1944, tous les participants nés avant le 4 septembre 1940.

Nous acceptons volontiers nos malades qui désireraient aller à Lourdes ; nous nous chargerons de l'hospitalisation. M. le Docteur BALEZEAUX nous accompagnera.

Permis à demander première quinzaine de juillet :

- Parcours français : Gare de départ à Lourdes et à Canfranc et retour.
- Parcours espagnol : Canfranc à Madrid et l'Escorial ; arrêt à Saragosse.

Frais approximatifs à prévoir :	
Cheminot avec permis gratuit	7.600 fr.
Famille de cheminot (inutile demander permis) ..	9.600 fr.
Enfant de cheminot de moins de 15 ans	8.800 fr.
— de moins de 10 ans	7.800 fr.
Voyageurs payants adultes	17.650 fr.
— de moins de 15 ans	16.850 fr.
— de moins de 10 ans	11.850 fr.

- Ces prix comprennent :
- Le billet de chemin de fer du départ de Lille à l'Escorial (réduction en fonction du kilométrage) ;
 - Deux ou trois jours de pension à Lourdes ;
 - Quatre ou cinq jours en Espagne ;
 - Frais de passeports et visas.

Restent à votre charge les repas à emporter pour le trajet en chemin de fer de Lourdes à Saragosse et au retour de Madrid.

Les participants d'autres régions que le Nord rejoindront, autant que possible, le train spécial à Valenton ; ceux qui ne le peuvent rejoindront à Lourdes.

Il y a intérêt à donner vos inscriptions au plus tard le 30 avril. Ceci permettrait peut-être une amélioration des conditions ci-dessus.

Pour inscriptions et renseignements complémentaires, s'adresser à :

- M. Emile HUE, 82, rue Victor-Hugo, à Hellemmes-Lille (Nord) ;
- M. Emile HUE, E.M.P., Bureau de la Solde, Gare de Lille ;
- Union Locale, 1, rue Saint-Genois, à Lille.

BICYCLETTE "course" GRAND LUXE

PRIX SPECIAL JUSQU'A
EPUISEMENT DU STOCK 12.950^F

Cadre bras. Manivelles à 3 attaches. Freins course à câbles. Dérailleur Simplex 3 vitesses. Pneu course 700C. Jantes et toutes pièces chromées. Pompe. Sacoche garnie. Email de grand luxe avec décor. Eclairage électrique sur demande, avec supplément.

FRANCO DÉPORT

Manufacture des CYCLES BALLIS
SAINT-ETIENNE PARIS 31
3, rue Bernard Palissy 9^e Boulevard des Filles du Calvaire

J'améliore mon confort grâce à l'**ECONOMAT** faites comme moi

Avec la garantie des meilleures marques

Conditions Spéciales de paiement.

Renseignez-vous en demandant

LE CATALOGUE « C.F. »
DES APPAREILS MÉNAGERS qui comprennent également
MACHINES A COUDRE - BICYCLETTES
CYCLOMOTEURS - VELOMOTEURS
POSTES DE RADIO ET DE TELEVISION
Il vous sera envoyé GRATUITEMENT

Tout renseignement sur l'ECONOMAT ne pouvant être fourni qu'aux ayants droit, vous voudrez bien indiquer votre résidence administrative, ou préciser votre numéro de pension si vous êtes retraité.

ECONOMAT sncf 130 r. du Chevaleret PARIS 13^e

COUPS DE TAMPON

CLOWNERIE

Nous avons eu le fou chantant, le candidat loufoque des élections législatives, nous avons maintenant l'homme des discours-clown.

Cet individu jusqu'ici se contentait de s'en prendre au Gouvernement en prenant la défense « du misérable commerçant », mais dans une de ses récentes pitreries, il s'est acharné sur la S.N.C.F. Et avec quels arguments ! Ceux de l'infécté brochure de « La Vie des Transports » : « On n'a pas le droit de retarder le progrès »...

La ville de Troyes a été le théâtre de cette pantalonade où des arguments tout-à-l'égoût ont été développés : « Si la S.N.C.F. n'avait rien coûté à l'Etat, on aurait pu vendre le pain au tiers de son prix, distribuer gratuitement le poisson ou les pommes de terre, construire 70.000 logements, etc., etc. »

Mon avis est que les Pouvoirs publics ont intérêt à faire soigner ce pantin, dont soit dit en passant, on se doute qui en tire les ficelles, dans une bonne maison spécialisée pour ce genre d'énergumène, avant que les travailleurs ne s'en préoccupent et ne lui bottent les... f...

SUR LA ROUTE ?

On a quand même le réconfort de constater que les Français ne sont pas tous aussi cinglés...

Pour une fois, cela fait plaisir, d'autant plus que c'est pour constater que la S.N.C.F. est quand même bonne à quelque chose...

Par délibération du 17 Janvier 1955, le Conseil général du Pas-de-Calais décidait la fermeture des lignes secondaires de Calais à Anvin, Anvin à Berck, Ardres à Pont-d'Ardres et du service routier marchandises de Saint-Omer à Berguette, qu'exploitaient auparavant les voies ferrées d'intérêt local. Le meilleur, et ça fait tout de même plaisir, est que l'Administration de ce département demandait en même temps à la S.N.C.F. d'organiser une desserte routière marchandises afin de remplacer ces lignes.

Tiens, la S.N.C.F. est quand même bonne à quelque chose, et dominant le hurlement des partisans de la contraction à outrance, il en est encore qui croient à la S.N.C.F. et aux cheminots.

Bien sûr, nous ne sommes pas encore sur la route, le transport voyageurs a été confié à des transporteurs routiers, et celui des marchandises, suivant la sacro-sainte loi, confié à d'autres transporteurs sous-traitants.

C'est malgré tout une satisfaction, et la preuve que la S.N.C.F. ne retarde pas le... progrès.

UNE, DEUSS !...

L'armée française se modernise. Que voulez-vous, le progrès est ainsi fait que chaque jour apporte dans tous les domaines son contingent de modernisation et l'armée est obligée de s'y plier.

Aussi, la dernière édition du Manuel Français du Combattant, à l'usage des élèves gradés, a été revue et corrigée en tenant compte de cette évolution des choses. Il est par contre significatif quant à l'évolution intellectuelle de ses techniciens, comme en témoignent ces passages instructifs :

« La marche arrière sert à reculer. »

« Si un conducteur s'endort au volant, la consigne est de le réveiller. »

« Système de démontage de la carabine américaine : ne doit jamais être démontée. » « Système de remontage : s'effectue en sens inverse du démontage. »

Et enfin une vieille réminiscence du passé : « On reconnaît qu'un cheval est malade à ce qu'il perd sa gaieté et qu'il devient pensif... »

Maisons libres à Savenay

A VENDRE : 4 pièces, 750.000 et 3 pièces, 650.000. Coopérative de Cheminots à Savenay.

CABINET Roland BEAULANDE
36, rue Villès-Martin - SAINT-NAZAIRE

VINS ROUGES DU ROUSSILLON 11-12°

VINS DOUX NATURELS VIEUX
Expédition directe au consommateur
Prix spéciaux par groupements d'achat
S'adr. J. ASPERT-BARRERE
BAGES (Pyrénées-Orientales)

Avec ça avant, sus à l'ennemi, les cara... biniers-sont là...

BAVARD !

Un truc épataant pour nos prochains congrès, c'est celui utilisé par les organisateurs d'un congrès à Atlantic-City envers les orateurs « roman-feuilleton », qui prennent un malin plaisir à occuper la tribune jusqu'à épuisement de leurs cordes vocales... ou des congressistes.

Deux minutes avant la fin du temps de parole accordé, une lampe jaune s'allume. Puis, à l'extrême limite, une lampe rouge rappelle une dernière fois au bavard qu'il a épuisé les précieuses minutes et qu'il a intérêt à dégager la piste immédiatement, car... s'il n'obtempère pas, une... bombe fumigène éclate sous l'estrade...

C'est ce que l'on appelle une conclusion rapide et... fumante !

MORT OU VIF ?

Le transport des animaux a toujours suscité des controverses et de nombreuses précautions sont prises notamment par le chemin de fer lorsque bien entendu ces animaux sont vivants.

La Ligue Nationale de défense de la gent chevaline britannique, poursuivant sa mission protectrice, a demandé au Gouvernement de Sa Gracieuse Majesté que le transport des chevaux irlandais vers la Belgique soit stoppé.

Que les chevaux n'aient, paraît-il, pas le pied marin et que la traversée soit très néfaste pour eux, je veux bien, mais je suis un peu surpris des recommandations de ladite ligue qui préconise l'abattage préalable et le transport par quartiers.

En somme un vrai remède... de cheval !

DAGONIAU.



SERVICE JURIDIQUE

Pour une juste réparation des accidents du travail

Il ne fait de doute pour aucun cheminot que notre régime de Sécurité Sociale présente de nombreux avantages. Mais ces derniers ne sauraient pour autant faire oublier un grand nombre d'inconvénients dus pour une grande part à l'absence d'autonomie réelle de notre organisme de Sécurité sociale, en l'occurrence la Caisse de Prévoyance.

Il a été beaucoup dit sur la médecine obligatoire, il s'agit là d'un sujet complexe que nous n'aborderons pas dans le présent article. Nos préoccupations porteront sur les modalités de réparation des accidents du travail.

Lorsqu'un agent est victime d'un accident du travail, la loi l'autorise à choisir librement son médecin traitant. Dans la pratique, cependant, la quasi-totalité des accidents sont soignés par les médecins S. N. C. F. : l'usage de la liberté conférée par la loi risquant d'attirer sur les rebelles les foudres de la hiérarchie médicale, voire même de l'autorité administrative.

Tant que l'on demeure dans le domaine des soins ou de la récupération fonctionnelle, les inconvénients sont minimes et sont très largement compensés par la qualité des services médicaux.

Les difficultés surgissent lorsqu'il s'agit de faire bénéficier les accidentés des réparations pécuniaires prévues par la législation.

La S. N. C. F. joue trois rôles qui, sous le régime général, sont tenus par des personnes distinctes.

Elle est à la fois : employeur, médecin traitant et organisme de Sécurité sociale.

L'on objectera, évidemment, que le corps médical S.N.C.F. est seul Juge de ses décisions, il n'en reste pas moins qu'un salarié ne saurait ne pas tenir compte des intérêts de son employeur. Quant à la Caisse de Prévoyance, sa subordination n'échappe à personne.

Après un accident d'une certaine gravité, il subsiste généralement une diminution de la capacité physique. Cette dernière est fixée par le médecin en chef de la Région. La décision de ce dernier s'impose à tous : au médecin d'établissement qui ne saurait s'opposer à son supérieur et à la Caisse de Prévoyance. Le taux d'incapacité est toujours le minimum prévu par les barèmes. Pourquoi ? Parce que la S.N.C.F. tient à réduire le plus possible les rentes qu'elle doit servir.

Bien sûr, l'agent mécontent dispose de voies de recours, mais il lui faut alors se pourvoir devant les Commissions d'Invalidité : rechercher un médecin qui se chargera de soutenir sa requête, tout cela, bien entendu, à ses frais.

Ne serait-il pas préférable d'éviter au maximum tous ces conflits en appliquant scrupuleusement les textes ?

Dans un autre ordre de faits, nous sommes loin d'approuver les violations constantes des prescriptions légales : l'enquête exigée lorsqu'il s'agit d'un accident de trajet et qui, trop sou-

vent, n'est pas faite, les déclarations d'accidents que les services se refusent à établir ou à enregistrer, les contestations de plus en plus nombreuses sur le caractère professionnel des accidents. Nombre desdits in-

POURQUOI PAYER PLUS CHER

VENTE DIRECTE DU FABRICANT AUX CONSOMMATEURS
SOMMIERS, MATELAS, ARMOIRES
CANAPES-LITS, depuis... 18.000
COSYS, depuis... 13.000
FAUTEUILS CUIR, depuis... 17.000
PENDERIES, depuis... 24.000



LÉON, Fabricant

88, rue Myrrha - PARIS-18°
Métro : Château-Rouge et Barbès
Fournisseur des Cheminots

FACILITES DE PAIEMENT

ASSURANCE AUTO ET MOTO

Tarif spécial « Cheminot » (Province)

Auto v. a. 2 CV	fr. 2.975
— 3-4 CV	3.875
— 5-6 CV	4.750
— 7-10 CV	6.100
— 11-14 CV	7.750
Cyclomoteur 50 cm3	2.125
Moto et Scooter 125 cm3, siège arrière garanti	2.295

Police auto « BON CONDUCTEUR » après un an sans accident, remboursement 10 % de la prime. Garantie accidents aux tiers ILLIMITÉE par tous conducteurs. Le SERVICE DEFENSE se charge de récupérer les frais de réparation occasionnés à l'Assuré.

ASSURANCE - INCENDIE - HABITATION

Mobilier et matériel, bâtiments et voisins, UN MILLION :

1 625 francs par an tous frais compris

E. ADAM, assureur-conseil agréé

181, rue Lafayette, PARIS (près gares Nord et Est)
(Timbre réponse)

AU CHAMP D'HONNEUR

Nous apprenons avec peine les accidents mortels dont ont été victimes nos camarades :

CAIZERGUES Pierre

Homme d'Equipe à Rognac

VANDELER Jacques

Auxiliaire à Longuyon

La recrudescence d'accidents du travail depuis quelque temps fauche de nombreux camarades, pour la plupart jeunes cheminots. La S.N.C.F. se décidera-t-elle à arrêter cette hécatombe en prenant les dispositions nécessaires : Arrêt de la compression des effectifs dans les services qui sont déjà sur les coutures.

Aux familles de ces deux nouvelles victimes, la Fédération adresse l'expression de sa fraternelle affection.

venients disparaîtraient si la C. P. était dotée des mêmes pouvoirs qu'une Caisse de Sécurité sociale, si elle était autre chose qu'un organisme destiné à habiller tant bien que mal de textes légaux et de références jurisprudentielles les décisions médicales et administratives des médecins.

En ce domaine comme en beaucoup d'autres, les confusions ne sont pas admissibles.

J. DERVILLEZ.

FONCTIONNEMENT DU SERVICE

A. — PRISE EN CHARGE INTÉGRALE

1° Différends relatifs à la Convention Collective et au règlement du personnel (auxiliaires et titulaires)

- Admission au cadre permanent (contentieux médical) ;
- Rémunération ;
- Avancement en grade ;
- Repos, congé, disponibilité ;
- Sanctions disciplinaires, (sauf délits contre probité et mœurs) ;
- Rétrogradation pour maladie, blessures ;
- Rupture du contrat de travail (sauf délits contre probité et mœurs).

2° Différends relatifs à l'application des lois sociales

- Accidents du travail et du trajet ;
- Maladies professionnelles ;
- Droits aux prestations de la Caisse de Prévoyance ;
- Allocation familiale.

3° Différends relatifs à l'activité syndicale

- Elections professionnelles ;
- Exercices des fonctions de délégué ;
- Grève.

4° Poursuites liées à l'action professionnelle

- Poursuites pénales pour contravention aux lois sur la police des Chemins de fer (exception : vol) ;
- Poursuites pénales et civiles pour dommages involontaires causés à des tiers.

Il est précisé que l'aide est limitée aux honoraires d'avocat et aux frais de procédure, à l'exclusion des amendes et indemnités prononcées par les tribunaux.

5° Habitat

Ne sont pris en charge que les honoraires d'avocats, à l'exclusion des condamnations prononcées par les tribunaux, les dépenses engagées par nos adhérents pour faire obstacle aux poursuites en expulsion engagées contre eux par leur propriétaire.

Sont exclus : tous différends relatifs au paiement des loyers et charges, tous conflits entre locataires ou entre le propriétaire et le locataire. Tous différends relatifs à la construction. Toutefois le Service Juridique répondra à toutes demandes de renseignements.

B. — ASSISTANCE JURIDIQUE

6° Accidents de la circulation

ADHERENTS VICTIMES. — Le Contentieux fédéral se charge, dans les conditions identiques à celles pratiquées par le Contentieux S.N.C.F., d'agir auprès des tiers responsables d'accidents de la circulation dont nos adhérents sont victimes.

En cas de succès et uniquement lorsqu'il a été nécessaire de faire appel aux tribunaux, nos adhérents sont invités à nous rembourser les frais engagés pour leur défense.

ADHERENTS RESPONSABLES. — Le Contentieux fédéral ne remplissant pas le rôle d'une Compagnie d'assurance, les adhérents ayant provoqué un accident par l'usage d'une bicyclette, d'une motocyclette, d'une automobile doivent obligatoirement s'adresser à leur Compagnie d'assurance.

Le rôle de notre Service se limite strictement à des conseils.

C. — AFFAIRES EXCLUES

En dehors des cas exposés ci-dessus, toutes les affaires civiles ou criminelles ne sont pas prises en charge.

Toutefois, et sans aucun engagement de notre part, nous acceptons de répondre verbalement ou par écrit aux consultations qui nous seront soumises.

D. — RAPPEL DE DISPOSITIONS IMPORTANTES

- Les demandes doivent obligatoirement être transmises par l'intermédiaire des syndicats ou unions ;
- Le Secrétariat Juridique ne reçoit que sur rendez-vous ;
- Le Conseil Juridique est souverain pour apprécier la validité des demandes ;
- Les affaires remises aux avocats ou avoués sans notre accord (sauf cas d'urgence) ne sont pas prises en charge.

Précision

Garantie

Qualité

*
GLEIZES



HORLOGER JOAILLER

DEPUIS 1866

107, rue Saint-Lazare
PARIS (9°) - TRI. 00-95

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

REMISE DE 10 %

à MM. les Employés de la S.N.C.F. (sauf sur marques OMEGA et TISSOT)

POSSIBILITES DE CREDIT
Catalogue gratuit sur demande

HOTELS RECOMMANDÉS

HOTEL du LOUVRE et N.-DAME de la GARDE

99, RUE DE LA GROTTÉ

(à proximité des Sanctuaires)

Prix spéciaux pour Cheminots

Tél. : 404

NICE HOTEL-PENSION GILBERT

14, rue Pertinax

PLEIN CENTRE - TOUT CONFORT

Prix très modérés Ecrire

CLIMAT IDÉAL

Distractions, Conf., Pension Intersaison 950 fr. nets, Hôtel de Paris, Amélie-les-B. (P.O.) et 1.100 fr. aux « Mouettes ». Adresses à noter

Excursions en autocar : Roussillon - Andorre, Barcelone, Baléares
LES CARS VERTS DU ROUSSILLON
10, rue Jeanne-d'Arc - PERPIGNAN

NOTRE ACTION SOCIALE

COMME chaque année, à pareille époque, le Conseil d'Administration a fixé la part du budget de la S.N.C.F. réservée en 1955 :

- 1° A sa participation aux frais de séjour des enfants d'agents en établissements de vacances ;
- 2° Aux subventions accordées aux Sociétés d'agents ;
- 3° Au logement.

NOTRE POSITION

Dans le domaine social, le Congrès fédéral condamnant l'attitude paternaliste de la S.N.C.F., héritage des anciennes compagnies, s'est clairement prononcé pour une véritable gestion ouvrière du « salaire social » et pour que, dans l'immédiat, nous cherchions à obtenir des conditions permettant au Cheminot de choisir librement, en homme responsable, la forme de contribution sociale de la S.N.C.F. qui lui convient.

A cet égard les décisions prises cette année montrent, sur certains points comme les maisons familiales de vacances et le logement, une légère avancée dans le sens de nos préoccupations.

COLONIES ET MAISONS FAMILIALES DE VACANCES

Notre revendication n'a pas changé. Les Cheminots veulent obtenir le pécule familial de vacances afin de jouir du libre choix en matière de vacances pour leurs enfants.

ECHELLES	Nombre d'enfants de la famille à charge						
	1	2	3	4	5	6	7
1 à 9 ...	190	180	170	160	150	140	140
10 à 14 ...	245	245	235	225	215	205	205
15 à 19 ...	340	340	325	310	295	280	280
F. S.	490	490	470	450	430	410	410

Les trois périodes de séjour sont fixées comme il suit :

- Première période, du 4 au 30 juillet ;
- Deuxième période, du 2 au 28 août ;
- Troisième période, du 31 août au 26 septembre.

COLONIES PRIVEES ET MAISONS FAMILIALES

Le nombre de demandes croît d'année en année (15.249 en 1954 contre 13.672 en 1953). Une nouvelle augmentation est prévue pour 1955.

La participation S.N.C.F. est restée fixée comme l'an dernier à 200 fr. maximum par jour, pour une durée minimum de 12 jours et maximum de 27 jours.

Le maintien de l'allocation à 200 fr. ne saurait nous satisfaire.

Le prix moyen d'une journée en colonie S.N.C.F. a été de 720 francs en 1954. En demandant en 1955 une participation moyenne de 175 fr. aux familles, la S.N.C.F. déboursera 720 fr. — 175 fr., soit 545 fr. par journée d'enfant dans ses colonies.

Nous voudrions en première étape que les 200 fr. deviennent un minimum et que la S.N.C.F. verse une allocation correspondant à la différence entre le prix demandé dans la colonie privée ou la maison familiale (prix limité à un maximum de 720 fr.) et la participation que l'agent devrait fournir s'il envoyait son enfant en colonie S.N.C.F. C'est une simple question de justice.

Notons cependant que la S.N.C.F. s'apprête à encourager les maisons familiales de vacances de cheminots. Une telle initiative recevrait l'entière approbation de tous, car c'est la solution d'avenir, celle qui permettra aux cheminots de retrouver une véritable vie de famille pendant les vacances et aux femmes de cheminots de jouir d'un repos bien gagné après une année de dur travail.

CAMPS D'ADOLESCENTS

Comme l'an dernier la S.N.C.F. subventionnera l'A.T.C. pour ses camps d'adolescents réservés aux enfants de plus de 16 ans.

SUBVENTIONS AUX SOCIÉTÉS D'AGENTS

Des majorations de crédits assez sensibles ont été obtenues. L'Union Sportive des Cheminots et l'Union Artistique et Intellectuelle recevront respectivement 1 million 1/2 et 1 million de plus qu'en 1954. Pour cette dernière nous avons soulevé également la question des facilités qui seraient à lui accorder pour les déplacements de certains de ses groupes comme les

Nous continuerons à œuvrer sans cesse pour l'obtenir.

La S.N.C.F. refuse de s'engager en raison d'abord des installations qu'elle possède, prétextant ensuite qu'aucune administration ou entreprise publique française n'est prête à le faire avec elle. Ajoutons que les autres organisations syndicales de Cheminots semblent s'en désintéresser totalement.

Nous avons donc agi pour améliorer ce qui existait.

COLONIES S. N. C. F.

49.000 places seront offertes en 1955 (contre 44.700 l'an dernier) aux enfants âgés de 4 ans au moins le 1^{er} janvier 1955 et de 16 ans au plus le 1^{er} octobre 1955. Les demandes doivent être présentées avant le 20 avril.

La durée moyenne de séjour est portée de 25 à 27 jours, ce qui a entraîné une majoration de la participation des familles pour couvrir partiellement les frais supplémentaires en résultant.

Le tableau ci-après fixe les nouveaux taux de cette participation.

sociétés musicales ou théâtrales par exemple. L'affaire doit être examinée.

Nous enregistrons avec satisfaction ces premiers résultats. Les camarades ne manqueront pas de les apprécier.

LOGEMENT

Dans la limite du 1 % des salaires versés, la S.N.C.F. a fixé son programme de participation obligatoire à l'effort national de construction.

Dans la répartition du crédit nous constatons que 264 millions sont prévus pour le fonctionnement des Centres d'Initiation à la construction lesquels n'ont rien à voir avec la profession. Nous ne saurions admettre qu'une partie importante des sommes devant revenir aux cheminots soit détournée de son but. Nous n'avons pas à faire les frais d'une formation professionnelle d'ouvriers du bâtiment destinés à l'ensemble des entreprises privées du pays. Cette amputation est intolérable et, avec la S.N.C.F., nous voulons que le Fonds national de Reclassement de la main-d'œuvre prenne en charge cette dépense ; cela permet le chapitre des prêts complémentaires directs et la S.N.C.F. mettra d'augmenter très sensiblement le personnel pour la construction.

Par ailleurs une très importante amélioration a été obtenue en ce qui concerne les prêts complémentaires à la construction servis par l'U.C.B. avec garantie S.N.C.F. A compter du 1^{er} janvier 1955 la S.N.C.F. va octroyer une bonification d'intérêt pour ramener le taux actuel du prêt U.C.B. de 4,90 % (5,36 % taxe comprises) à 3 %, c'est-à-dire au taux du prêt complémentaire direct qu'elle attribue par exemple aux Castors. De plus les castors pourront jumeler les deux prêts complémentaires de manière à réduire l'effort personnel exigé du constructeur.

Ces décisions aideront efficacement nos camarades qui, désirant accéder à la propriété de leur logement par la construction, hésiteraient à faire appel au prêt complémentaire U.C.B. dont le taux s'avérerait trop élevé.

EN conclusion, malgré quelques aménagements favorables apportés au budget social, il y a encore beaucoup à faire pour atteindre nos objectifs.

Avec l'appui de tous les cheminots, nous ne ménagerons pas nos efforts pour aboutir aux solutions qui seules peuvent faire respecter leur dignité de travailleur et de chef de famille.

P. VAL.

A propos de la clôture des comptes de la S. N. C. F. pour l'exercice 1954

Où l'on reparle de l'avenant de juillet 1952

DANS sa séance du 9 mars, le C.A. de la S.N.C.F. a pris connaissance des résultats financiers de la Société pour l'exercice écoulé. Ceux-ci se présentent comme suit :

Recettes	527 MM. 7
Dépenses	591 MM. 2

Insuffisance 63 MM. 5
L'insuffisance de 1954 est donc supérieure de 16 MM. à celle de 1953 qui avait été de 47,4 MM. Elle est par contre en amélioration de 6,5 MM. sur le résultat prévu lors de la révision budgétaire de juillet 1954. Cet écart n'est certes pas négligeable en valeur absolue, bien qu'il ne représente que 0,5 % du total des recettes et des dépenses de l'exercice.

RECETTES

LE trafic s'est quelque peu amélioré par rapport à l'an passé : il s'est en effet élevé de 66,2 MM. d'unités kilométriques en 1953 à 67,7 (voyageurs : 26,5 ; marchandises : 41,2). Mais cette différence est principalement due au fait que le trafic de 1953 avait été sévèrement réduit par les grèves d'août : nous n'avons pas retrouvé le niveau d'activité des exercices 1951, 1952 (73,5 et 72,6 MM. d'unités kilométriques). Les parcours d'engins moteurs ont, de même, été légèrement supérieurs à ceux de 1953 : 448,9 Mkm au lieu de 437,8 Mkm.

Toutefois, notre déficit s'est aggravé d'une année à l'autre. En effet, comme il a été exposé lors de la présentation du budget de 1954 et de sa révision, nos charges d'exploitation se sont sensiblement alourdies du fait, notamment, des accroissements contractuels des taux de la redevance d'usage de la voie et des charges de renouvellement du matériel. Ces relèvements justifient un surcroît de dépenses de 16 MM. D'autre part, l'influence des mesures prises pour améliorer le pouvoir d'achat du personnel (parts de productivité) est évaluée à 9 MM. Heureusement nos efforts d'économie ont permis de compenser une partie appréciable de ces charges nouvelles.

L'importance de ces efforts apparaît pleinement si l'on compare les résultats avec les dernières estimations budgétaires de juillet.

Bien que le trafic réalisé en 1954 ait été très légèrement supérieur à celui envisagé dans la révision de juillet, les recettes sont inférieures de 3,5 MM. à celles qui étaient alors attendues, en raison de l'effritement du produit moyen de l'unité de trafic ; cette moins-value de recettes entraîne en contrepartie une réduction de charges de 800 M. (impôts, redevance d'usage de la voie, charges de renouvellement) et ne pèse en définitive sur le déficit qu'à concurrence de 2,7 MM. L'insuffisance prévue au budget révisé (70 MM.) aurait dû de la sorte être portée à 72,7 MM.

DÉPENSES

EN ce qui concerne les dépenses, l'examen détaillé des résultats permet de mettre en valeur quelques faits dont les conséquences exactes étaient imprévisibles en juillet et qui ont influé sur le déficit :

— Des charges nouvelles ont été imposées à la S.N.C.F. en faveur notamment du personnel ; elles ont entraîné des dépenses supplémentaires qui ont pu, pour l'essentiel, être couvertes par des prélèvements sur la réserve pour imprévu figurant au budget : cette réserve a, de ce fait, été intégralement absorbée ;

— La récente réforme fiscale, dont les effets n'avaient pu être repris que pour « mémoire » dans la révision, a allégé nos dépenses de 2,5 MM. (détaxation des recettes du trafic international) ;

— Des allègements de l'ordre du milliard ont été apportés au montant de nos charges patronales par suite de la compensation des allocations de logement et de la réduction de notre contribution au financement des allocations de vieillesse des personnes non salariées.

Si ces divers éléments avaient seuls joué, le déficit aurait été ramené à 69,2 MM.

En définitive, il ressort à 63,5 MM. : Notre effort d'économies a donc été particulièrement marqué. Il a porté sur tous les chefs de dépenses. En ce qui concerne le personnel, le budget de juillet n'avait fait état, pour l'exercice 1954, que d'une réduction de 10.000 unités de l'effectif moyen ; en fait, celui-ci a pu être abaissé de 14.000 unités, ce qui a entraîné une diminution du déficit d'exploitation de

2,7 MM. Le rendement moyen du personnel, évalué en nombre d'unités de trafic par heure de travail, a atteint en 1954 le chiffre record de 81,3. Il n'était que de 80 en 1953.

La consommation des engins moteurs a été moindre que celle envisagée (— 1.300 M.) en raison des économies de parcours qui ont pu être réalisées ; les frais d'entretien de matériel roulant ont été réduits de 800 MM. et des économies complémentaires ont été faites sur les dépenses courantes des gares et des trains, etc. Enfin, l'amélioration de l'hydraulique a permis de diminuer de 600 M. environ les frais d'achat d'énergie électrique de traction.

Comme on le voit, un redressement s'est amorcé en fin d'exercice. Il s'est poursuivi dans les premières semaines de l'année 1955 d'une façon assez timide, mais tout de même encourageante. Nous aurons l'occasion d'en reparler, passé les fêtes de Pâques, lorsque nous aurons les résultats du premier trimestre de l'année avec, en plus, la physionomie du mouvement voyageurs aux premiers jours du printemps.

ET LA PRIME D'EXPLOITATION ?

AU simple vu des résultats de l'exercice 1954, tant en ce qui concerne le bilan financier que le niveau atteint par la productivité du personnel, on pourrait croire qu'il en résultera pour ce dernier une prime d'exploitation améliorée par rapport à celle de l'exercice précédent. Il n'en est rien : le mécanisme conventionnel, tel qu'il résulte du mirifique avenant du 10 juillet 1952, fonctionnant à contre-courant, amenuise notre prime dans le temps même où celle-ci devrait augmenter. Cela tient, d'une part, à l'incroyable formule de calcul adoptée en dépit de notre vigoureuse opposition et, d'autre part, au jeu des charges financières dont l'évolution quasi-automatique influence défavorablement les résultats de l'exercice en exigeant une intervention plus importante de la subvention d'équilibre.

Qu'il nous soit permis de rappeler qu'au lendemain même de la promulgation de cet avenant, nous avions prévu cette impasse lorsque nous écrivions (Cheminot de France du 31 octobre 1952) :

« ... 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 défavorable ment influencé par le mécanisme général de l'avenant... »

Cette critique ne faisait d'ailleurs que confirmer notre lettre du 27 juin 1952 au Ministre des Travaux publics, qui concluait ainsi :

« ... Le mécanisme de ces dispositions est tel qu'il amènera progressivement — et dans des 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, les charges résultant de l'application de ces deux articles passant de 3,5 % à 14 % de 1952 à 1958, soit, dans l'espace de ces six années, une augmentation des charges d'exploitation atteignant 10,5 % des recettes budgétaires... »

On sait qu'en ce qui concerne l'indemnité de renouvellement, on a dû, dès 1955, rectifier le tir pour éviter une véritable catastrophe budgétaire. Les pourcentages d'évolution prévus ont été artificiellement atténués.

Pour ce qui concerne la prime d'exploitation, le terme « catastrophe » n'est pas davantage exagéré, puisque l'application pure et simple des dispositions de l'article 36 nouveau de la convention conduirait à une réduction d'environ 50 % de la prime par rapport à celle de l'exercice 1953 déjà réduite par rapport à celle de l'exercice 1952.

Cette situation n'a pas échappé au Conseil d'administration qui s'est ému (il est un peu tard !) des conséquences du « replâtrage » de 1952. J'ai, pour ma part, posé nettement la question et demandé que des mesures soient envisagées pour éviter des conséquences aussi absurdes de se produire à l'arrêt définitif des comptes de l'exercice écoulé. Ma requête a été prise en considération et nul doute que les dispositions incriminées ne soient revues dans les semaines à venir.

Il convient d'ajouter que le déclenchement, en mai prochain, de la quatrième étape de productivité pose un problème dont il est possible que la solution s'inscrive dans le cadre d'une nouvelle prime d'exploitation mieux adaptée à sa fonction et plus largement calculée. Nos camarades seront tenus au courant de la solution qui sera apportée à ces très importants problèmes.

A. PAILLIEUX.



Tondix La Tondeuse à Gazon la plus moderne

- Munie d'un entraînement par rouleau caoutchouté, donc meilleure adhérence, meilleure maniabilité.
- Coupe tout près des bordures, clôtures, arbres, murs, etc. ; coupe les bordures et les bandes étroites de gazons.
- Plus besoin de graisser ou de lubrifier. Tondix est indispensable pour toute pelouse grande ou petite.

Demandez la documentation complète et gratuite aux

Outils WOLF

St-Wendel (Sarre)

LES TARIFS MARCHANDISES

ILS sont trop chers !... disent certains usagers qui s'adressent à la route ou à la voie d'eau. Ils ne le sont pas assez ! répliquent d'autres qui condamnent les réductions tarifaires accordées à des transports déterminés.

Disons tout de suite que c'est souvent en fonction de nos tarifs, c'est-à-dire du prix demandé pour le transport d'une marchandise, que le client choisit.

Les lourdes servitudes supportées par la S.N.C.F. pèsent sur ses tarifs. Les positions que nous avons

prises en matière de coordination sont de celles qui, en s'efforçant d'équilibrer les charges des différents modes de transport, permettraient d'orienter le choix du client vers le mode le plus économique pour la nation et le mieux approprié à ses besoins.

En dehors du vaste problème de la coordination, il nous est apparu intéressant de renseigner nos camarades sur les éléments que les anciennes compagnies, puis la S.N.C.F. ont successivement utilisés pour fixer les tarifs des marchandises.

C'est ce que nous allons voir.

La base des tarifs

L'origine des chemins de fer, les tarifs étaient donnés par le cahier des charges et étaient constitués par trois éléments fondamentaux :

— Le droit de péage, destiné à couvrir l'intérêt du capital de premier établissement et les frais d'entretien de la voie ;

— Le prix de transport, destiné à indemniser l'exploitant des frais d'acquisition et d'entretien du matériel et de subvenir aux dépenses d'exploitation.

— A ces frais devaient s'ajouter ce que l'on appelait les frais accessoires : frais de gare, enregistrement, manutention, etc.

La réforme de base

PAR la suite encore on s'est aperçu que la question prix de transport n'avait pas toujours l'importance majeure auprès du public, mais que la rapidité du transport jouait aussi un rôle important à condition de ne pas conduire à des prix trop élevés.

Cette considération a amené la S.N.C.F., dans les années d'après guerre à prévoir la livraison d'office à domicile des envois par expédition partout où cela est possible et également des tarifs plus intimement liés à la notion du régime de transport dont la marchandise doit bénéficier :

— Régime express, appliqué seulement en cas de revendication explicite de l'expéditeur ;

— Régime accéléré, appliqué d'office à tous les envois par expédition et aux marchandises taxées au Tarif Général et à certaines marchandises nommément désignées ;

— Régime ordinaire enfin, appliqué à tous les autres envois.

Cependant, pour lutter contre la concurrence qui amenait l'écrémage du trafic et s'attaquait surtout aux marchandises frappées d'une tarification élevée, le chemin de fer a dû consentir des réductions de tarifs limitées à des relations déterminées ou à des

groupes de relations. De nombreuses mesures de ce genre avaient été prises rompant ainsi l'équilibre entre les marchandises frappées de tarifications élevées et celles qui bénéficiaient de tarifications réduites.

On a ainsi été amené à procéder à une réorganisation complète, sur de nouvelles bases du système tarifaire, axée sur le prix de revient réel des transports et comprise dans l'éventail relativement resserré formé par deux catégories de barèmes répondant aux idées qu'il s'agissait d'appliquer :

— Barèmes-plafonds, légèrement inférieurs aux prix susceptibles d'être obtenus par la route ;

— Barèmes-planchers correspondant aux prix de revient marginaux des transports par fer.

Dans le cadre ainsi tracé, les marchandises ont été classées en quatre catégories en fonction de leur densité, de leur aptitude au gerbage et dans une certaine mesure de leur fragilité. Partant de ces données on a établi une tarification normale correspondant au chargement susceptible d'être réalisé, pour une marchandise considérée, dans un wagon de type standard et une tarification auxiliaire majorée par rapport à la précédente correspondant à des wagons incomplètement chargés pour tenir compte du prix de revient plus élevé de ces transports.

Décret du 24 Novembre 1950

C'EST alors que le décret du 24 novembre 1950 portant (soi-disant) coordination des transports a introduit dans la tarification deux notions jusqu'alors inconnues :

— La différenciation des prix selon les relations pour tenir compte, tout au moins partiellement, de

la différence du prix de revient, c'est ce qu'on a appelé le nuancement.

— La possibilité pour le chemin de fer d'établir des prix d'application applicables à des relations et à des marchandises déterminées et compris entre les barèmes plafond et plancher, c'est ce qu'on a appelé l'assouplissement.

Actuellement

EN l'état actuel la tarification marchandise se présente de la façon suivante :

— Une tarification applicable aux petits envois (jusqu'à 50 kg.) qui n'est pas soumise au nuancement et qui, par mesure de simplification, a été établie de telle sorte que les envois effectués d'un point quelconque d'un département à un point quelconque d'un autre département paient le même prix qu'un envoi effectué du chef-lieu d'un département au chef-lieu de l'autre.

— Une tarification, dite de détail, applicable aux envois de 50 à 5.000 kg. soumise au jeu du nuancement dont nous avons parlé ci-dessus.

Les envois taxés dans ces deux conditions sont acheminés d'office au régime accéléré, mais, lorsque l'expéditeur le demande explicitement, ils peuvent être taxés et acheminés comme envois express.

Le nuancement...

COMMENT, et dans quelle mesure joue ce nuancement ?

Supposons un envoi de 100 kg. de cornues de verre, s'il est expédié de Paris sur Lille, relation facile et de faible prix de revient, il paiera 1.167 fr. pour un parcours de 255 km., mais expédié de Doullens sur La Grande-Paroisse, deux gares situées sur des lignes moins importantes, il paiera 1.267 fr. pour la même distance.

Prenons maintenant un envoi de 20 tonnes de marbres : expédié de Lille à Paris il coûtera 1.804 fr. la tonne, mais de Doullens à La Grande-Paroisse le prix est porté à 2.096 fr.

C'est dire que ce nuancement a une influence

sérieuse sur les prix de transport. Il est incontestable qu'un transport effectué sur une relation comme Lille-Paris, bénéficiant de nombreux trains, généralement assurés de réunir un tonnage important entraîne, toutes proportions gardées, un prix de revient inférieur à celui d'une petite ligne à trafic très réduit. Il est logique de faire bénéficier le client de l'abaissement du prix de revient sur les meilleures relations, mais cette mesure a pour conséquence d'inciter les clients qui le peuvent à remettre les envois à la grande gare voisine où ils sont assurés de bénéficier d'un prix plus réduit lorsqu'ils ont la possibilité d'y conduire leurs marchandises et par voie de conséquence de réduire encore le trafic remis aux petites lignes.

...et l'assouplissement

AU contraire du nuancement, l'assouplissement n'a pas d'influence générale sur les prix. Il consiste dans la possibilité pour le chemin de fer de consentir un prix plus réduit que celui qui résulte du jeu normal des tarifs assorti du nuancement, en faveur d'une marchandise déterminée

sur une relation donnée. Pratiquement la S.N.C.F. n'accorde ces prix plus réduits dits « d'application » que lorsqu'il s'agit d'un trafic à récupérer ou à consolider et elle peut toujours en prévoir la suppression si cette mesure n'a pas eu pour effet d'augmenter le trafic considéré.

Pour conclure

CERTES ces notions, surtout historiques, ne font pas un tour complet du grand problème de la tarification marchandises, et ne permettent pas de réfuter toutes les attaques dont le chemin de fer est l'objet au sujet de son système tarifaire. Le problème est trop vaste et beaucoup d'autres notions entrent en jeu qui compliquent sérieusement

les principes généraux que nous venons d'aborder. Par ailleurs notre but n'est pas de former des agents taxateurs, c'est le rôle de la S.N.C.F., mais il nous a paru intéressant de donner à nos camarades une idée des principes généraux qui guident le chemin de fer en matière de tarifs marchandises.

G. B.

NOTRE ACTION CONTINUE

(Suite de la première page)

tion. Disons-le franchement, dans l'intérêt général comme dans celui des Cheminots il faut rapidement instaurer cette taxe au poids sur les camions et les cars à l'image de ce qui existe dans tous les pays d'Europe. Il faut aussi revoir la question des impôts sur les carburants afin de faire payer aux camions gros porteurs leur juste part de l'entretien des routes qui, jusqu'à présent, est surtout financé par la petite voiture. Il faut enfin permettre à la S.N.C.F. d'exploiter la route avec son propre parc de véhicules pour éviter les évactions de trafic, notamment là où la desserte routière s'avérerait plus économique que le train.

Toutes ces mesures sont d'un intérêt vital pour nous. Ceux qui n'en veulent pas, ceux qui estiment qu'il n'y a pas de problème se conduisent en ennemis de la S.N.C.F. et des Cheminots.

★

LA lutte engagée à tous les échelons de notre mouvement a porté.

Nous avons enregistré un succès au Conseil supérieur des Transports le 4 mars. La C.S.T. a en effet repoussé un projet de décret obligeant la S.N.C.F. à s'adresser d'abord aux entreprises et sociétés routières existantes pour assurer le service de remplacement sur les lignes qui viendraient à être éventuellement fermées. En fait c'était refuser pratiquement au chemin de fer le droit d'exploiter la route qui figure pourtant — de façon bien imprécise d'ailleurs — dans le décret 54-1100 du 12 novembre 1954.

En province le courant d'opinion en faveur du rail se développe ; chaque semaine apporte de nouveaux témoignages du tra-

vail efficace de nos militants dans leur département.

Des menaces graves continuent cependant à peser sur les petites lignes et particulièrement sur les trains omnibus. Nous l'avons dit et répété, les projets de fermeture n'ont pas été sérieusement étudiés. De nombreuses lignes menacées n'ont pas fait l'objet de bilans ; pour d'autres les bilans dressés hâtivement ont fait ressortir qu'il était plus économique de maintenir les trains. Tout est à reprendre dans ce domaine et nous entendons bien voir respecter, l'engagement pris par notre précédent ministre de soumettre les bilans revus et corrigés aux Conseils généraux et Conseil d'administration de la S.N.C.F.

Nous entendons aussi que l'on rende justice aux Cheminots dont le dévouement au bien public est unanimement reconnu.

★

NOUS avons marqué des points mais la bataille reste engagée sur tous les fronts. Nous la poursuivons tous conscients d'agir dans l'intérêt de la corporation et en même temps dans l'intérêt national.

Puisse notre nouveau Ministre en comprendre pleinement le sens. Il n'hésiterait pas alors à prendre les décisions qui s'imposent.

LES CHEMINOTS VONT AVOIR EGALEMENT A SE DECIDER BIENTOT. ILS CHOISIRONT LE 17 MAI PROCHAIN LEURS DELEGUES. ILS SAURONT A CETTE OCCASION RECONNAITRE LEURS VRAIS DEFENSEURS. CE SERA LA MEILLEURE FAÇON DE DEFENDRE LEUR OUTIL DE TRAVAIL ET LEUR AVENIR.

P. VAL.

AU CARILLON D'OR
MAISON HENRI MAY
FONDÉE EN 1898

BIJOUTERIE
HORLOGERIE
ORFÈVRE
CADEAUX

REMISE 10% AUX CHEMINOTS

Facilités de Paiement

MÉTRO-JAURES 22, 24 Ave. Secrétan, PARIS, NORD 52-87

Agent officiel des MONTRES **ZODIAC** Fournisseur des Chemins de Fer suisses

ACHETEZ SANS CRAINTE A CRÉDIT
M'SÉGALOT paiera pour vous en cas de MALADIE ou ACCIDENT

CHAMBRE GRAND LUXE

Merci M'SÉGALOT !
ça, c'est du Meuble.

des avantages spéciaux
REMISES IMPORTANTES, LIVRAISON
ACCÉLÉRÉE, CRÉDITS PROLONGÉS
sont consentis par M. Ségalo
à tous les membres de la S. N. C. F.

2 ANS DE CRÉDIT
REPRISE EN COMPTE DE VOS VIEUX MEUBLES
LIVRAISON GRATUITE
CATALOGUE N° 129 GRATUIT

SÉGALOT
MEUBLES
52 AV. DU G^l LECLERC, PARIS-14^e
Métro et Autob. MOUTON-DUVERNET

Attention M'SÉGALOT n'a pas de succursale dans l'avenue du Génér. Leclerc. Adressez-vous bien au 52

Défendez vos revendications catégorielles...



MATÉRIEL ET TRACTION LES TEMPS DE TRAVAIL

Avec les essais à blanc des T.T.U. Voitures, actuellement en cours dans certains établissements, les primes reçoivent toute leur acuité et font l'objet de nombreux commentaires.

Indépendamment de l'aspect financier qui les représente, l'aspect technique de leur calcul et de leur application appelle de nombreuses réflexions, tant de la part du personnel d'exécution que des cadres, et il semble bien cette fois qu'il n'y ait pas de désaccord entre ceux-ci pour reconnaître qu'il souffre un vent de folie dans certaines sphères de la maison.

Regardons si vous le voulez un des côtés de la question qui est à l'origine des difficultés.

Le manque de confiance réciproque qui existe à tous les échelons de la hiérarchie, amène l'établissement de lois internes, en l'occurrence des temps, afin d'obliger les uns à travailler davantage, les autres à justifier la production dans le secteur dont ils ont la charge. Partant de là, les uns et les autres, sous des formes différentes, mais bien connues de tous, présentent un bilan positif sans pour cela améliorer le climat qui règne dans la profession, bien au contraire, c'est un encouragement à la duperie. Gare à celui qui présentera un bilan honnête, mais négatif, cela lui, quel que soit son grade, sera catalogué.

Est-il possible de faire un travail normal aux temps tarifés lorsqu'on fait de la réparation ? Nous disons que ce n'est pas sérieux.

Si dans les grandes usines d'automobiles il est possible de travailler aux temps (ne parlons pas des cadences de travail plus ou moins ponctées) est-il possible pour autant de faire du travail aux pièces dans les garages ? Non.

Dans les ateliers S.N.C.F., c'est exactement la même chose. Dans certains cas de travaux neufs, les temps peuvent être établis en toute connaissance de cause, mais lorsqu'on fait du levage de wagons, de voitures ou d'engins moteurs, il est impossible d'établir avec justesse les difficultés qui seront rencontrées au cours des opérations de levage, il faut donc prendre des moyennes, cela revient à admettre la précarité des temps.

Nous n'apprenons rien à personne en signalant que, dans la plupart des établissements, le jour de fin de mois lorsqu'il s'agit d'arrêter les bons pour faire le bon du mois, tout le monde est sur les dents, les compagnons font le compte des heures et des bons qui leur manquent, les V.A.T. et les C.B.R.O. s'efforcent de trouver les travaux supplémentaires permettant d'établir les bons nécessaires, les contremaîtres sont dans le coup et les chefs d'atelier sont bien d'accord pour que tout s'arrange, on en arrive à l'absurdité suivante :

Il y a quelques années, un contrôle était effectué dans un atelier à la section bogies. Le contrôle avait trouvé plus de rivets remplacés sur chaque bogie qu'il n'y en a sur chacun. Quelle belle blague, mais on continue, avec ce système, il est possible de diminuer encore les temps, et pour faire l'heure il suffira d'augmenter le nombre de rivets remplacés, ce qui confirme l'expression tant répandue, « pour faire l'heure il suffit d'avoir un bon crayon ».

Que faut-il faire pour que ça change ? Supprimer les temps et faire confiance aux compagnons pour l'exécution du travail nécessaire à effectuer dans des conditions normales de temps et de qualité ; faire confiance aux C.B.R.O. et contremaîtres pour assurer le contrôle de cette exécution ; faire confiance aux chefs d'établissements pour qu'ils soient les véritables patrons dans leurs boîtes et que tout ce monde-là, soit un peu moins submergé de papiers de toute sorte.

Utopie, diront certains, la confiance n'est plus de mode et il faut imposer, sans quoi les gars ne foutraient rien.

Nous disons que tout ça, c'est fonction du climat de confiance qui existe et qui peut se transformer si nous le voulons tous, en commençant par les grands patrons dont un certain nombre sont branchés actuellement sur le problème des relations humaines.

Si ces messieurs s'efforcent de trouver une solution au problème des relations humaines, sans arrière pensées, ce difficile problème peut être résolu valablement à commencer par les compagnons qui travailleront avec l'espoir de voir leur effort se concrétiser sur la feuille de paye.

J. CHAPLAIS.

FILIÈRE OUVRIERS

DANS le dernier journal, nous vous avons fait connaître le projet de remise en ordre de la filière établi par le Bureau de la Commission Technique Fédérale. Nous rappelons que ce projet est déposé à la Direction du Personnel depuis le 19 novembre et que nous avons eu l'occasion, à différentes reprises, d'en discuter avec cette Direction.

Les pourparlers, qui se poursuivent encore présentement, ne nous permettent pas de vous donner des renseignements précis sur les résultats définitifs de ces entretiens. La Direction du Personnel établit actuellement le montant des dépenses qu'entraînerait la revalorisation de la filière. Cependant, dans un souci d'information tout à fait objective, nous vous signalons les points du projet pour lesquels un accord paraît possible.

Jusqu'à ce jour, la Direction n'envisage pas de donner un accord total à notre projet. En particulier, elle n'est pas disposée à faire quoi que ce soit pour les échelles inférieures à 5. Par contre, les modifications suivantes pourraient être envisagées :

— L'échelle 9 pour les Chefs Visiteurs ;

— L'échelle 7 pour les O.P.F.L.K., avec augmentation des pourcentages dans les dépôts et la possibilité de créer quelques spécialités autres que celles existant présentement ;

— Les Visiteurs de Gare ne seraient pas reclassés, mais il est envisagé de donner une prime spéciale pour difficultés de travail en 3/8 ;

— Les Visiteurs d'Atelier et Visiteurs de Machine pourraient être assimilés au grade de C.R.O.2, étant entendu qu'ils seraient soumis aux

mêmes règles que les ex-S.C.B.R.O. Cette mesure aurait pour effet d'augmenter le nombre des C.B.R.O.2 et entraînerait des nominations de C.B.R.O.1 et C.B.R.O.P. ;

— Les Maîtres-Ouvriers ne changeraient pas d'échelle, mais leur nombre serait notablement augmenté, ce qui ferait nommer des O.P.F.L.1 à l'échelle 6 ;

La situation de la filière électrique doit être revue spécialement.

Voici, indiqué très objectivement, l'état de la question. Si les points signalés ci-dessus obtenaient l'agrément définitif de la S. N. C. F., ce que nous espérons, cette mesure aurait pour effet d'aller dans le sens de notre projet que nous maintenons intégralement, étant entendu que nous n'avons rien exagéré. Nous ne sommes pas des démagogues. Bien au contraire, il suffit de lire l'abondant courrier que nous recevons de tous les coins de France pour nous rendre compte que bon nombre de camarades pensent que nous n'avons pas fait suffisamment encore dans ce domaine.

A chaque jour suffit sa peine et les tâches syndicales sont multiples. Remarquons, toutefois, qu'au fur et à mesure que le syndicalisme chrétien pénètre dans le milieu ouvrier la filière ouvrier se trouve moins délaissée qu'elle ne le fut dans le passé. Chaque adhésion nouvelle, chaque voix supplémentaire apportée par nos camarades ouvriers à notre Organisation, c'est un pas de plus vers l'amélioration de la filière. Vous en avez tous conscience et ceci est notre plus grand réconfort.

J. CHAPLAIS.



SERVICES COMMUNS

Pourquoi est-il juste que nos revendications aboutissent

On parle beaucoup depuis un certain temps des répercussions que la modernisation risque d'avoir sur les effectifs cheminots. Au premier abord on pense lorsque l'on emploie ce mot « modernisation » à l'extension de la traction électrique et par voie de conséquence, à la compression des effectifs du personnel de conduite et des ouvriers et manœuvres du Service M.T.

Il s'agit là d'une idée fautive, car toutes les catégories seront touchées et la nôtre également, puisque l'effectif des administratifs est déterminé suivant un pourcentage d'effectif actif.

Bien plus un autre aspect de la modernisation nous touche nous seuls, c'est celui de la mécanisation, de l'extension de la mécanographie, et là aussi, des répercussions très fâcheuses en découleront.

En effet, ce que nous cherchons à maintenir, toute notre situation étant réglée par des pourcentages, c'est la

possibilité pour les administratifs de conserver la garantie d'un certain avancement et donc d'une amélioration de nos conditions de rémunération. Toutes nos revendications visent ce but.

Il est impossible et impensable de s'opposer à la modernisation ; on ne songe pas un seul instant qu'il eût été préférable de maintenir les diligences plutôt que de donner de l'essor aux chemins de fer, à l'aviation ou à l'automobile. Mais la modernisation ne doit pas seulement profiter à l'entreprise ou même à l'usager, il faut que le travailleur lui-même recueille une partie des fruits, car c'est lui qui est le principal artisan de cette modernisation.

C'est dans ce sens et avec ces arguments qu'il convient de populariser nos revendications. Les faire adopter par la grande masse de nos camarades, c'est déjà les avoir à demi fait aboutir.

A. DEBANDE.



VOIE ET S.E.S.

Une injustice à réparer d'urgence chez nos camarades ouvriers V.B. et S.E.S.

Au service V.B., il y a des camarades ouvriers des différentes spécialités. Ce qui est nécessaire et indispensable pour la bonne marche de la S. N. C. F. Depuis le reclassement, nous avons eu à déplorer des injustices flagrantes dans la filière ouvriers.

Notre souci a été d'intervenir, tant par écrit qu'au cours des audiences qui nous ont été accordées, pour que prennent fin ces injustices.

Depuis quelque temps, à force d'enfoncer le clou, la Direction Générale a admis la nécessité de revaloriser la filière ouvrier. A.V.B., comment se présente cette revalorisation tant attendue ?

Ouvriers AT et ET

Quoique cela paraisse anormal, il y a à V.B. deux sortes d'ouvriers. Ceux des ateliers et E.T., qu'on appelle, en langage S. N. C. F., des ouvriers A.T., et ceux chargés de la signalisation. Pour les premiers, dits A.T., je vous demande, mes camarades, de vous reporter à l'article du « Cheminot de France » n° 443, du 23 février, intitulé « Revalorisation de la filière ouvriers ». En effet, les camarades de la voie appelés A.T. doivent bénéficier, par assimilation, de toutes les mesures prises conjointement pour nos camarades du matériel et de la traction. Nous osons espérer que, sous peu, les propositions figurant au tableau n° 2, dans ledit journal, recevront satisfaction et que nos camarades V.B. en bénéficieront.

Notre Commission Technique V.B. s'est penchée sur cette question, en accord avec la Commission M.T.

Pour nos camarades chargés de la signalisation, il y a un autre problème. Il s'agit des spécialisations catenaires, lignes télégraphiques, signalisation mécanique et S.E.S.

Agents SES

Pour nos camarades du S.E.S., notre Commission Technique se préoccupe depuis longtemps de leur situation.

Nous avons signalé sans relâche l'iniquité des pourcentages de chaque échelle, d'une part, l'inexistence de l'échelle 9 sans examen et, enfin, la responsabilité d'entretien d'un parcours inadmissible pour un surveillant échelle 5.

Malgré la légère modification des pourcentages apportée en juillet 1954, suite à nos multiples démarches, nous ne pouvons considérer notre revendication satisfaisante.

Les pourcentages actuels sont les suivants :

- Surveillant Principal Hors Cadre, échelle (8), y compris les K.A.D., échelle 9, nommé sans examen et à titre personnel... 15 %
- Surveillant Principal de 1^{re} classe, échelle 7... 30 %
- Surveillant Principal de 2^e classe, échelle 6... 38 %
- Surveillant échelle 5... 17 %

Nous osons espérer que nos camarades S.E.S. ne seront pas oubliés dans la revalorisation de la filière

Camarades de la Voie et du S.E.S.,



EXPLOITATION

Agences - Gares centres Centralisation comptable

Plus de trente camarades de la Région Parisienne se sont réunis le 9 mars au siège de la C.F.T.C. pour examiner ensemble les problèmes que pose la nouvelle orientation de la S.N.C.F. dans le domaine de l'exploitation.

Une autre réunion de ce genre nous permettra d'aborder cette fois la question des bureaux annexes et l'application de l'article 79 des C.G.A.T.M.

La C. F. C. T. restera digne de la place qu'elle occupe dans votre Service.

Le Secrétaire : PILLOT.

331 l'heure ! le nouveau salaire horaire des Cheminots ?



PERSONNEL DE CONDUITE

EST-CE CELA LE PROGRÈS ? Nous disons : NON !

Depuis le 1^{er} mars 1955, l'autorisation ministérielle « CF 24137 » est en application par la consigne commune d'arrondissement : Ex 15 a, n° 2, signée par le C. A. M. T. de BORDEAUX, le C. A. M. T. de TOULOUSE et le C. E. de TARBES.

En conséquence, depuis cette date, les conducteurs électriques de TARBES roulent seuls sur la machine ; Entre LOURDES et PIERRE-FITTE, TARBES et BAGNIERES, LAMENEZAN et ARREAU.

Les conducteurs électriques de BAYONNE, entre PUYOO et MAULEON ; ceux de PAU, entre BUZY et LARUNS ; ceux de MONTREJEAU, entre MONTREJEAU et LUCHON.

L'article premier de l'autorisation ministérielle mentionne :

« L'autorisation ministérielle susvisée autorise la conduite par un seul agent des engins électriques (locomotive, fourgon, automoteur ou automotrice) remorquant les trains sur des embranchements pyrénéens désignés ci-dessus, sous réserve que ces trains soient accompagnés par un agent exploitation.

« Art. 2. — A partir du 1^{er} mars 1955, l'aide conducteur électrique ou l'agent Ex assistant le CRE sur la machine sera supprimé sur les lignes électriques remorquant les trains sur les lignes ci-dessus.

« Art. 3. — L'agent Ex d'accompagnement pourra occuper une place quelconque dans ce train. »

Y. COUSIN.



Mieux vaut tard que jamais !

Certaines régions, dont l'Est, bien entendu, se refusent absolument à prendre en considération le temps passé à l'échelle 5 dans un autre grade pour le calcul du délai moyen de Receveur ou Commis Stagiaire.

L'Avis Général P 6 a, chapitre premier, du 4 mars 1955, prescrit que « la durée des services passés avant nomination au grade de Commis Stagiaire ou de Receveur Stagiaire aux billets dans un des grades suivants : »

« — Facteur mixte ;

« — Receveur Stagiaire aux billets (ou Commis Stagiaire, suivant le cas) ;

« — Employés Stagiaire ;

« — Mécanographe de deuxième classe ;

sera prise en compte, jusqu'à concurrence d'une année, dans le calcul du délai moyen de nomination au grade de SC2 ou RC2. »

C'était une revendication C.F.T.C. ; c'est une revendication qui aboutit. Certains camarades, notamment les anciens KG, sont laissés de côté par cet Avis Général. Aussi, nous intervenons de nouveau auprès du Directeur du Personnel pour l'élargissement de la mesure envisagée.

Les échos du triage

Les antis

Au Comité Mixte Central de l'Exploitation, nos camarades de la C.G.T. ont demandé la suppression de l'inscription « Europ » sur certains wagons français.

Sans parler ici des avantages présentés par le pool des wagons, sans vouloir, non plus, prendre position en tant que syndicaliste sur la politique étrangère de notre gouvernement, avec laquelle nous avons tous le droit de ne pas être d'accord, je peux dire que la suppression du mot « Europ », seule chose sollicitée par les délégués C.G.T., ne changerait rien aux dispositions actuelles et n'améliorerait pas la rotation du matériel.

C'est un peu comme si quelque anticommuniste sectaire bien placé à la S.N.C.F. faisait un jour peindre en bleu les drapeaux rouges du service actif et interdisait de mettre à la fermeture la nuit les carrés et les sémaphores.

Dans les nuages

La Pan American Airways donne à ses clients la possibilité de voler au-dessus de 83 pays des 5 continents en ne payant avant le départ que 10 % du montant du voyage, le solde pouvant s'échelonner sur 20 mensualités.

« Un accident est si vite arrivé... »

AGENTS DE MANGEVRES ENRAYEURS

Nous connaissons bien les difficultés que vous éprouvez chaque jour dans votre travail, mais nous avons insisté pour que la S. N. C. F. les prenne en considération.

Nous voulons surtout obtenir une compensation qui permette d'équilibrer un peu plus facilement le budget familial.

L'augmentation que nous venons d'obtenir de la Direction du Personnel prendra effet du 1^{er} mars 1955.

Certes, nous attendions davantage, mais, si nous n'avions pas lutté, si nous n'avions pas fait de vos revendications les revendications de la C. F. T. C. pour les défendre de tout notre cœur, cette augmentation journalière de 10 francs, qui représente quelques billets de mille en fin d'année, n'aurait même pas été arrachée.

Continuez à faire confiance à la C. F. T. C., sa persévérance vous apportera plus de satisfaction que les slogans démagogiques.

Pierre VACHERAND.

... en faisant confiance à la C.F.T.C.

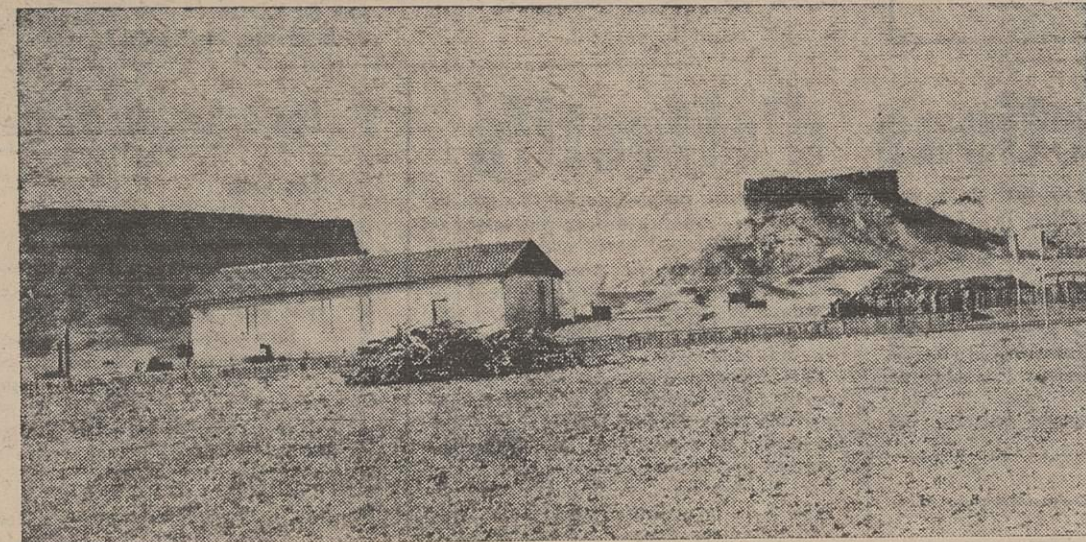
LA PERCÉE VERS LE SUD

AINSÍ que nous l'avons vu dans le dernier Cheminot, l'évolution des projets de mise en valeur du Nord-Sahara offre pour le chemin de fer des perspectives immédiates. Le prolongement jusqu'à Adrar de la liaison ferroviaire actuelle Nemours-Abadla (2) peut être envisagé avec la certitude qu'il répondra à d'impérieux besoins que seul le Rail peut satisfaire d'autant plus facilement qu'il est à pied d'œuvre, aux portes mêmes du désert.

Mais il faut compter avec la force d'inertie qui est si souvent la moins discutée de nos particularités nationales, de même qu'avec cette lourde mais tenace hostilité que rencontre inévitablement en France tout projet conçu sous le signe de l'intérêt général et ne laissant au « business » que de maigres possibilités. Nous l'avons précédemment noté : la réalisation d'un chemin de fer transsaharien a été jusqu'ici et continue d'être — l'objet des plus habiles manœuvres de retardement.

La dernière en date vise les conditions techniques de la percée vers le Sud en partant d'Abadla. On trouve là, en effet, un obstacle à franchir : l'oued Guir dont les crues, pour assez rares qu'elles soient, provoquent l'immersion de plusieurs dizaines de milliers d'hectares sur une largeur atteignant en face d'Abadla 9 kilomètres environ. Pour le franchir, on s'est arrêté en haut lieu à la solution classique d'une « levée insubmersible avec des ouvrages d'écoulement d'un débouché linéaire total de 430 m », alors qu'une solution beaucoup moins onéreuse et d'une mise en œuvre beaucoup plus rapide pourrait consister à passer « en radier », c'est-à-dire au niveau du lit ou du sol sur la presque totalité de la traversée, avec des ouvrages de très faible hauteur dans les lits mineurs, permettant de pallier la durée notable de la durée et de diminuer ainsi la période d'interruption de l'exploitation. Cette solution, conjuguée avec le projet de construction d'un barrage de régularisation à Djorf Torba, se justifie tant que le trafic n'aura pas une intensité telle que le service ne puisse être suspendu durant les quelques jours que durent les crues ; elle élimine au surplus les graves risques encourus concernant la tenue d'ouvrages importants et des remblais aux abords, d'autant que le régime des oueds est encore imparfaitement connu.

Un système analogue semble indiqué pour le franchissement de la Saoura, au Foum-el-Kreneq, où un ouvrage de 200 m d'ouverture en cinq travées figure au projet officiel. La



LA HALTE DE ABADLA...

traversée pourrait s'effectuer par un radier en maçonnerie d'un type déjà appliqué sur la ligne de Colomb-Béchar à Abadla, dont la tenue s'est révélée satisfaisante au passage des crues survenues depuis l'exécution.

Reste à voir d'ailleurs si le tracé prévu n'est pas appelé à subir quelques variantes dont la plus probable situerait le franchissement du Guir plus à l'ouest (c'est-à-dire en dehors de la zone de débordement de l'oued) dans le cas d'une poussée en antenne sur Taouz où des exploitations minières d'un rendement assuré attendent des moyens de transport à l'échelle de leur production.

manutention, etc., en un mot tous les frais depuis la sortie de l'usine jusqu'à la mise à pied d'œuvre à Abadla.

Par ailleurs, l'utilisation de traverses en béton, à condition de les fabriquer sur place, procurerait une économie importante.

ENFIN, la participation active du Génie militaire aux travaux de construction est de nature à abaisser sensiblement le prix de revient. L'évident intérêt que porte le département de la Défense Nationale au développement de la zone industrielle des confins algéro-marocains permet d'espérer une aide militaire efficace dont l'importance ne doit pas être sous-estimée.

NOUS sommes loin des 50 M par kilomètre indiqués récemment par un haut fonctionnaire au cours d'une audition au Conseil Economique.

Le moment est venu de trancher le débat. C'est ce qu'a pensé le Conseil Economique en se saisissant de la question en même temps que de celle, plus vaste, de la mise en valeur du Sahara. L'étude du dossier est à présent terminée ; reste à revoir sur place, en dernière analyse, les problèmes posés et leurs solutions : une mission spéciale du groupe de travail Transports-Economie de l'Union Française va pour cela faire le voyage Oran-Adrar, via Oujda et Colomb-Béchar, du 28 mars au 6 avril prochain. Ayant l'avantage d'en faire partie, j'espère rapporter de ce deuxième contact avec les réalités sahariennes une conviction définitive quant aux perspectives d'avenir du Méditerranée-Niger.

A. PAILLIEUX.

(A suivre.)

(1) Voir Le Cheminot de France des 14 décembre 1954, 29 janvier et 27 février 1955.
(2) Une erreur de mise en titre nous a fait chapeauter notre dernier article par l'indication : « Perspectives immédiates : Projet de liaison Nemours-Adrar. » Il fallait lire : « Projet de liaison Nemours-Adrar. »

DANS TOURS A ACCUEILLI LES GARS DU SUD-OUEST

les 15 - 16 - 17 et 18 Mars

LE Congrès, avec la participation de A. PAILLIEUX, président fédéral, a été précédé, le 15 mars, d'une journée des Commissions techniques à laquelle participaient, en dehors des responsables régionaux et de secateurs, tous les élus des différents Comités mixtes ainsi que J. CHAPLAIS, responsable fédéral des Commissions techniques.

Cette journée des Commissions techniques a été très fructueuse, car elle a permis de dégager, par grand service, une orientation de l'action pour les années à venir. Une mise en commun des travaux a été faite en fin de soirée et les conclusions en ont été tirées par CHAPLAIS.

MOTION GÉNÉRALE

Le Congrès des Syndicats Chrétiens de Cheminots de la Région Sud-Ouest, réuni les 15, 16 et 17 et 18 mars 1955 à Tours :

- SALUE fraternellement les travailleurs de la région de Tours et les Cheminots de la Région Sud-Ouest.
- CONSIDÉRE la situation actuelle des Cheminots et de la S.N.C.F., d'une part ; la situation économique, d'autre part ;
- DEMANDE à la Fédération d'accorder une grande vigilance aux problèmes de la coordination des transports et d'œuvrer pour obtenir :
 - L'annulation des décrets-lois de novembre 1954 qui ne peuvent qu'aggraver la situation de la S.N.C.F. ;
 - La prise en considération du plan C.F.T.C. sur la coordination.
- DEMANDE à la Fédération de continuer son action pour l'abrogation du décret du 1^{er} juin 1950 et pour la discussion d'une véritable Convention Collective dans laquelle la structure des salaires cheminots sera simplifiée et le pouvoir d'achat amélioré et, dans cette perspective, demande :
 - Le retour à une saine hiérarchisation des salaires des cheminots permettant la remise en ordre des traitements du personnel qualifié ;
 - L'incorporation progressive dans le traitement de certaines primes et la revalorisation des primes de rendement ;
 - La péréquation intégrale des retraites.
- DEMANDE à la Fédération et à la Confédération d'intensifier leur action en vue de :
 - La revalorisation du SMIG en tenant compte des recommandations de la Commission Supérieure des Conventions Collectives ;
 - L'augmentation des Prestations Familiales et la révision de leur système de distribution ;
 - Le respect de la notion de SMIG, excluant en lui-même toute idée d'abattement de zone et, en première étape, la suppression de celles-ci dans l'octroi des primes des bas salaires.
- DEMANDE à la Fédération et à la Confédération d'étudier, en fonction des fluctuations de la situation économique nationale et internationale et de l'évolution technique, le problème de la durée du travail.
- SE DECLARE prêt à appuyer, de toutes ses forces, toute action d'urgence décidée par les Organismes fédéraux et confédéraux en vue de faire aboutir ces légitimes revendications.

LE 16, le Congrès a été ouvert par BURGEVIN, président sortant, et la discussion du rapport moral commença immédiatement. Cette discussion reflète la maturité des camarades représentant les syndicats qui, au cours d'interventions particulièrement pertinentes, surent évaluer les détails pour n'aborder que les sujets essentiels concernant l'orientation et l'action de l'Union.

Le soir, un meeting interprofessionnel eut lieu dans la grande salle de l'hôtel de ville de Tours au cours duquel L. RASLE, secrétaire général de l'Union, exposa le problème des transports dans la nation et la situation de la S.N.C.F. et des Cheminots ; A. PAILLIEUX, président fédéral, intéressa l'auditoire aux problèmes généraux devant lesquels se trouve placé le syndicalisme français. Il sut montrer également à l'assistance que prend le syndicalisme chrétien en France et dans l'Union française.

UN repas fraternel termina ce Congrès qui s'avère comme le meilleur depuis la Libération. Au cours de ce repas, des toasts furent portés à la prospérité de l'Union, de ses militants sans oublier leurs épouses qui, ainsi que l'a dit L. RASLE dans son allocution, « permettent aux militants d'être ce qu'ils sont ».

R. SORNIN.

BUREAU DE L'UNION

Président	LARNAUD André, CBRO ¹ , Entretien de Paris, Masséna.
Vice-Président, Cadres	SEURIN Jacques, JP, Serv. régional VB.
Vice-Président, Chargé des Secteurs	LAMOUREUX Jean, OPFL ² , Dôdôt d'Orléans.
Vice-Président, Chargé des C. T.	COUSIN Yvon, CRE, Dép. de Paris-Yvry.
Secrétaires Généraux	RASLE Lucien, EMP ³ , Ser. Rég. Ek ; L'HELGUEN René, VAT, Ateliers de Vitry.
Secrétariat, Chargé des Activités sociales	SORNIN Roger, EMP ³ , Sect. de Vierzon.
Trésorier Général	LEVERE Raymond, EMP ³ , Service Régional EX.
Membres	DABAUVALLE (Paris), DREUJOU (Tours), LARTIGUE (Bordeaux), CUZOL (Limoges), REBIERE (Périgueux), LUCAT (Toulouse), GOUGAT (Montluçon), LAHOUEZE (Tarbes), BERTHON (Paris).

VINS DE CHOIX Vins de Bordeaux
Prix très avantageux
Honoré IMBERT, viticulteur
VILLENUEVE-LES-MAQUELONNE (Hll)
A. FERCHAUD, Fils
LARUSCADE (Gironde)

NOS CONGRÈS RÉGIONAUX PLUS DE 250 MILITANTS DE LA RÉGION EST A PARIS

les 17, 18, 19 et 20 mars assistent au 27^e Congrès Régional

LE Congrès Régional Est, groupant plus de 250 délégués, a clos ses travaux. Il a marqué une nouvelle étape importante dans la vie de notre Union.

Un travail très intéressant obtenu la veille en « Conférences annuelles des Sections Techniques Régionales », suivies par plus de 200 délégués, a permis une étude très poussée des grands problèmes facilitant ainsi les tâches du Congrès.

Au Palais du Travail de NARBONNE

LE Congrès a été ouvert le vendredi 18 mars, à 14 heures, par le Président RUELLE. Après les souhaits de bienvenue présentés aux congressistes par DUPUY, Président du Syndicat de Narbonne, les délégués se répartissent dans les Commissions d'Action Professionnelles, Formation et Propagande, Statuts et Règlement Intérieur. Pendant deux heures, un travail intéressant est accompli dans ces Commissions.

A 17 heures s'ouvre, présidée par BARTHELEMY, l'Assemblée plénière qui adopte les modifications aux Statuts et au Règlement Intérieur de l'Union. Les principales modifications sont motivées par l'organisation d'une Union Régionale des Cadres, conformément aux décisions du Congrès Fédéral de 1954, à Asnières. La fin de la séance fut consacrée à la discussion de la motion générale.

Le samedi 19 mars, à 8 h. 30, les Conseils de Secteur se réunissent pour désigner leurs responsables et procéder à l'établissement des listes préférentielles des candidats au Conseil d'Union. L'après-midi est consacré, après l'adoption du Rapport Financier en fin de matinée, à la discussion du Rapport Moral. A 16 heures, après une courte suspension de séance, les représentants des Groupes de Retraités de la région sont reçus dans la salle du Congrès. RUELLE, qui sera lui-même retraité à la fin du mois, leur souhaite la bienvenue. DAVID, Responsable régional des Retraités, dresse le bilan de l'action efficace menée sur la Région Méditerranée. Il expose les difficultés et les besoins des retraités dont beaucoup sont dans une situation critique.

Paul BUTET assure ceux et celles de la Fédération les aider et les défendre dans l'avenir, comme elle l'a toujours fait, et qu'ils peuvent compter sur la solidarité des actifs.

SIRURGUET, Secrétaire Général de l'Union Fédérale des Retraités, expose les revendications.

Dans une émouvante allocution, à l'issue de la cérémonie au Monument aux Morts, RUELLE demande aux syndicalistes chrétiens de continuer leur action en suivant la route déjà tracée par ceux dont le dévouement est allé jusqu'au sacrifice suprême.

A l'issue du Banquet de clôture, au restaurant du « Bec Fin », est remis le Prix Gandy.

Vins rouges de table VINS FINS
Banquets Muscat vieux spéciales pour Cheminots
Demandez prix et conditions
BOY et CAMI, Rivesaltes (P.-O.)



ET POUR TERMINER... ON ENTONNE LE CHANT DES ADIEUX

MOTION GÉNÉRALE

Le XXVII^e Congrès des Syndicats Chrétiens des Cheminots de la Région Est, réuni à Paris les 18, 19 et 20 mars 1955 :

- Félicite du succès remporté auprès des Cheminots de l'Est par la création, depuis le 1^{er} janvier 1954, d'une Caisse Fédérale de Résistance obligatoire et souhaite l'institution d'une Caisse semblable dans toutes les organisations confédérées.
- Approuve le Rapport Moral présenté par le Bureau de l'Union.

MODERNISATION

Après étude des différents rapports des Commissions spécialisées, et après avoir constaté que :

- l'efficacité des lignes,
- la concentration des traxes,
- le progrès des techniques de construction et de réparation du matériel,
- la mécanisation et la centralisation comptables,

en un mot la modernisation généralisée, entraîne et entraîne une réduction importante des effectifs :

- Proclame que progrès et productivité doivent être au service de l'homme et ne doivent pas avoir pour effet de le réduire au chômage.

En conséquence, exige une juste répartition des fruits de cette modernisation.

Conscient de la nécessité :

- d'un alignement des conditions de travail entre les entreprises de transport de la Nation, d'une part,
- d'une harmonisation de ces mêmes conditions à tous les travailleurs sur le plan international, assurant un véritable pool des niveaux de vie dans le sens du progrès social,

se déclare solidaire des orientations et des initiatives confédérales y répondant.

SALAIRES

Au moment où certaines classes sociales, par les manifestations outrancières organisées par le Mouvement Poule, cherchent à maintenir leurs privilèges fiscaux et s'insurgent contre l'Etat.

- Le Congrès réprovoque l'attitude du Gouvernement qui, cédant à de telles exigences, risque de porter atteinte aux besoins essentiels des familles ouvrières.

Le Congrès exige

— avec la Confédération

- La suppression des abattements de zone ;
- Une augmentation substantielle des prestations familiales, permettant à la femme de rester au foyer et ne condamnant pas l'enfant unique.

— avec la Fédération

- Constatant l'amenuisement continu des pensions, vouant à la misère les veuves d'agents et les retraités des basses échelles.
- Une remise en ordre et une revalorisation des traitements pour permettre :
 - la péréquation intégrale et automatique des retraites,
 - le relèvement en première étape de la rémunération des échelles moyennes,
 - la révision des majorations résidentielles.
- Appuie la Fédération pour répartir à tous les cheminots l'investissement de 1 % des salaires sur une base de 2/3 localité et 1/3 accession à la propriété ;
- Approuve les revendications catégorielles telles qu'elles lui sont présentées par les C. T. régionales.

DÉFENSE DE LA S. N. C. F.

- Félicite les nombreux militants qui ont su, en alertant l'opinion publique, lutter efficacement contre l'amputation du grand service national de transport qu'est la S.N.C.F. ;
- Rappelle son opposition à toutes fermetures de lignes, ainsi qu'au passage ou au maintien à des entreprises privées de travaux pouvant être confiés à des cheminots ;
- Demande à tous les cheminots de rester vigilants, et les invite à rejoindre les rangs de la C. F. T. C. pour participer à l'élaboration d'une société plus juste et plus fraternelle dans laquelle les droits et la dignité du travailleur seront effectivement reconnus. Fait confiance à la Fédération et à la Confédération pour poursuivre la réalisation de ces objectifs.

DÉTRUISEZ
toutes les mauvaises herbes au
CHLORATE DE SOUDE
DÉSHERBANT TOTAL
Vous économisez
TEMPS PEINE ARGENT
EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS DRÔGUISTES, GRAINETIERS etc.

CHEMINOTS !
PROFITEZ DE VOS BONS
DE TRANSPORT
Grâce à eux vous obtiendrez des conditions spéciales pour l'expédition directe des vins fins du CHATEAU DE VALMY A. Papiérol, au dessert, au goût « Les VALMYA vont mieux ».
Ecr. : VALMYA, CHATEAU DE VALMY ARCELES-SUR-MER (N.-O.).
Recommandez-vous du « Cheminot de France »

VINS DU CLAPAS
10 à 21 degrés — 10 à 220 litres
Aparitif — Dessert
Domaine du CLAPAS, AUSAIS (Gard)

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

GRAND CHOIX de Bijoux pour mariages
MONTRES pour hommes et pour dames
Cristaux - Saphirs
Colliers - Bracelets
Bagues
Broches
d'oreilles
Broches
etc.

Spécialités
FACILITES de CREDIT
CREDIT au gré du client

Spécialité
Couteaux
CARILLONS
Pendules
Réveille-matins
BICYCLETTE
Machines à coudre
Jumelles - Photo
ARMES-PHOTOS-T.S.F.

Spécialité
Couteaux
CARILLONS
Pendules
Réveille-matins
BICYCLETTE
Machines à coudre
Jumelles - Photo
ARMES-PHOTOS-T.S.F.

Spécialité
Couteaux
CARILLONS
Pendules
Réveille-matins
BICYCLETTE
Machines à coudre
Jumelles - Photo
ARMES-PHOTOS-T.S.F.

RUSTICA
JOURNAL ILLUSTRÉ DE LA CAMPAGNE

Pour votre jardin, votre maison, votre table, votre cuisine, vos cadeaux, Rustica vous suggère les conseils pratiques

PARAIT LE JEUDI, 20^e
Abonnement 1 an 780^e
1, RUE GAZAN, Paris 14^e
Demandez un échantillon gratuit

Repos idéal



GARANTI 12 ANS

SUR UN MATÉLAS RESSORTS
UNILIT
COUTIL DAMASSÉ EXCLUSIF
COLORIS : ROSE, BLEU, VERT, GRIS
CE MATÉLAS en 140/190
Pour **4 000** fr. à la commande
et **6** mensualités de 3 000 fr.
franco de port et d'emballage
LE MATÉLAS UNILIT
SE FAIT EN TOUTES DIMENSIONS

LITERIE UNIC

32, COURS JEAN-JAURÈS
GRENOBLE
C. C. P. LYON 25-213

BON DE COMMANDE
Veuillez m'adresser Matelas UNILIT

NOM
ADRESSE

VOTRE VIN
A UN PRIX SENSATIONNEL
qui vous surprendra, pour une
qualité vraiment supérieure et garantie

Etablissements François **MARCEUR**
130, avenue Maréchal-Joffre, PERPIGNAN

Prendre toute livraison
qui ne conviendrait pas
Paiement après réception
sous déduction du fût si retourné

PURS VINS DE CORBIÈRES

TRES GRANDE ANNEE
Directement de la production
PRIX très avantageux
Marcelin COMBES, Négociant
N° 25 à Lezignan-Corbières (Aude)
Fournisseur spécialisé
des cheminots

POUR VOS FÊTES DE FAMILLE
L'inimitable vin des **COSTIÈRES DU GARD**
CLOS VALDET

Ecrivez dès aujourd'hui à :
MM. R. NISSARD et FILS
propriétaires-viticulteurs à GALLICIAN
(Gard) en dem. la document, gratuite
Prix très étudiés pour Cheminots

POUR VIVRE MOINS CHER
SAVONS, CAFÉS, HUILES, PÂTES, RIZ
Prix spéciaux dégressifs à Cheminots
groupés avec Bon de Transport

Ecrire
C. GAUBERT à SALON (B.-du-Rh.)
A partir de 100 kg. : Superbes cadeaux

VINS EXCELLENTS
A PRIX COUTANT

M. ARNAUD, vigneron
JUNAS (Gard)

REPONDANT au vœu exprimé
par le Conseil d'Adminis-
tration lors de sa délibé-
ration sur les mesures de coordination
instaurées par le décret du 12 no-
vembre dernier, M. BOYAUX, Di-
recteur Général, a fait devant ledit
Conseil, le 9 février, un exposé très
complet de la situation des différents
réseaux européens en regard des me-
sures de protection édictées dans
chaque pays en vue de la coordina-
tion rationnelle de l'activité des dif-
férents modes de transports. Nous
croyons intéressant de donner ici
l'essentiel de cet exposé.

Les Chemins de Fer Français SONT LES MOINS BIEN PROTÉGÉS de tous les Chemins de Fer d'Europe

- Les réalisations en matière de fermeture de petites lignes de chemin de fer.
- Les possibilités données, dans les différents pays, aux réseaux de chemin de fer pour exploiter eux-mêmes des services routiers.

I. - FERMETURE DE PETITES LIGNES

DU point de vue de la fermeture des petites lignes de chemin de fer, on peut classer les pays d'Europe occidentale, autres que la France, en trois groupes principaux :

- **Pays qui n'ont, jusqu'ici, fermé aucune ligne et qui n'envisagent présentement d'en fermer aucune.**
Ces pays sont : la Suisse, l'Espagne, l'Italie et le Danemark.
- **Pays qui n'ont à leur actif que des réalisations très faibles.**
Ces pays sont : la Norvège, la Suède et l'Allemagne occidentale. Dans cette dernière notamment, il n'y a pas, en pratique, de fermeture au trafic des marchandises, ni de fermeture totale au trafic des voyageurs ; la politique de la D. B. est orientée vers une meilleure exploitation des lignes de faible importance plutôt que vers les fermetures.
- **Pays qui ont à leur actif des réalisations un peu plus importantes.**
Ce sont : les Pays-Bas, la Belgique et la Grande-Bretagne.

AUX PAYS-BAS

LEUR réseau avait déjà subi depuis 1930 une contraction de près de 500 km., la desserte « voyageurs » est supprimée sur 700 km. soit 22 % de la longueur totale actuelle, dont 300 km. depuis 1946, date d'application pratique des textes de coordination ; en outre, il a été fermé de nombreuses petites gares et haltes, ne laissant ainsi subsister que le trafic entre centres urbains d'une certaine importance ; les entreprises routières de substitution sont, suivant le cas, libres ou affrétées et les N. S. s'orientent maintenant vers une modernisation très poussée de leurs propres dessertes plutôt que vers de nouvelles suppressions de services par fer. De 1946 à 1953 n'ont été fermés au service des marchandises que 26 km., la desserte de remplacement étant assurée par leur filiale routière.

EN BELGIQUE

Pour les voyageurs, 635 km. (dont 585 avec service routier de substitution) sont totalement fermés et 172 partiellement. Pour les

II. - FACULTÉ POUR LE CHEMIN DE FER D'EXPLOITER DES SERVICES ROUTIERS

NOUS examinerons, tout d'abord, le cas de la Grande-Bretagne qui est assez particulier et ensuite celui des autres pays.

GRANDE-BRETAGNE

Les chemins de fer britanniques avaient été autorisés, par des lois de 1928, d'une part, à exploiter directement des services routiers, d'autre part, à prendre des participations dans des Sociétés routières. Les chemins de fer britanniques avaient surtout mis en œuvre la deuxième formule.

Le Transport Act de 1947 (nationalisation) mit sous le contrôle de la British Transport Commission les participations ainsi prises.

Par la suite, jusqu'en 1951, cet organisme acquit des entreprises de transports routiers de voyageurs et de marchandises à grande distance. Mais, par le Transport Act de 1953 (dénationalisation), il a été prévu, pour ce qui concerne les voyageurs, que le Gouvernement aurait le droit d'exiger que la B. T. C. ne garde pas plus de 50 % des actions dans chaque Société (le Gouvernement n'a pas encore exercé ce droit) ; pour ce qui concerne les marchandises, que la plupart des véhicules possédés par la B. T. C. devaient être vendus ; actuellement l'opération de dénationalisation est en cours, mais, de toute façon, les chemins de fer anglais doivent conserver leur parc de 15.000 véhicules pour l'enlèvement et la livraison à domicile.

AUTRES PAYS

1° L'Allemagne Occidentale

En matière de voyageurs, la D. B. peut être autorisée à exploiter des services routiers soit en régie, soit par affrètement et elle jouit d'un droit de préférence pour organiser des services de remplacement ou des services parallèles. Elle dispose, à cet effet, de 1.130 autocars lui appartenant et de 430 autocars en location.

Pour les marchandises, la D. B. peut exploiter, sur simple autorisation, des services routiers de zone courte. Quant à la zone longue, elle doit obtenir des licences dont le nombre est limité à 3,5 % du nombre total de licences délivrées.

2° La Suisse

Les chemins de fer suisses sont autorisés à établir des services routiers aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. En fait, pour les voyageurs, ils n'ont pas usé de cette faculté étant donné qu'en Suisse on peut considérer que la coordination réglementaire est parfaitement assurée entre les chemins de fer et la poste comme nous le verrons plus loin.

Quant au trafic des marchandises, les C. F. F. ont accepté, à la suite d'un accord passé en mai 1952 avec les transporteurs routiers, de ne pas participer à des entreprises routières en échange des engagements pris par les routiers.

3° L'Italie

Pour les voyageurs, les chemins de fer italiens, qui ont le droit d'organiser des services routiers de remplacement ou complémentaires, ont renoncé, pour les services nouvellement créés, à user de ce droit, dans le cadre d'un accord qu'ils ont passé avec les transporteurs routiers. Pour les marchandises, les chemins de fer italiens peuvent également organiser le remplacement ou le complément des transports ferroviaires par des services routiers ; leurs filiales (C. I. A. T., I. N. T.) ont une importante activité d'enlèvement et de livraison de marchandises à domicile ainsi que de constitution de wagons de groupage.

4° La Belgique

En matière de trafic voyageurs, les chemins de fer belges affrètent des services de remplacement, de complément ainsi que des services touristiques représentant au total plus de 5.000 km.

Par contre, en matière de marchandises, la S. N. C. B. n'est pas autorisée à transporter des marchandises de bout en bout. Elle peut toutefois faire du camionnage à grand rayon d'action et, à cet égard, elle a, de plus en plus, tendance à remplacer ses services de camionnage classiques par des centres routiers desservant une zone territoriale étendue.

marchandises, par contre, 90 km. seulement sont fermés sans remplacement. En outre, autour de certaines gares importantes de transbordement, la desserte ferroviaire, pour les envois par expédition, est remplacée par la desserte routière au moyen de camions appartenant à la S. N. C. B. ou affrétés par elle.

EN GRANDE-BRETAGNE

Depuis le 1^{er} janvier 1948 (application du Transport Act de 1947), 1.870 km. sont fermés au service des voyageurs, 580 km. au service des marchandises et 420 km. à tout trafic. (Avant 1948, les anciens réseaux avaient procédé à la fermeture de 2.180 km. au service des voyageurs et de 175 km. à tout trafic.) C'est, par conséquent, en Grande-Bretagne que l'on trouve les réalisations les plus importantes dans les divers pays que nous avons prospectés.

Quoi qu'il en soit, dans tous ces pays, et même en Grande-Bretagne, on est extrêmement loin du programme de contraction ferroviaire déjà mis en œuvre en France puisque, au 1^{er} décembre dernier, nous avions réalisé la fermeture totale de 12.320 km. pour les voyageurs et 3.580 km. pour les marchandises, chiffres qui doivent être encore accrus en raison de l'effort nouveau demandé par M. le Ministre des Travaux publics.

Il faut toutefois reconnaître que, la Suède et la Norvège mise à part, la densité des réseaux par rapport à la population (quotient de la longueur exploitée par le nombre d'habitants) est dans chacun des pays étrangers énumérés ci-dessus plus faible qu'en France, ce qui peut justifier dans une certaine mesure une politique de fermeture de lignes moins accentuée qu'à la S. N. C. F. On trouvera ci-après les chiffres de densité actuelle des divers pays, exprimés en kilomètres de lignes par 100.000 habitants :

Pays-Bas	30,4	Allemagne occidentale ..	61,2
Italie	35,9	Danemark	61,4
Espagne	45,3	Grande-Bretagne	61,9
Belgique (1)	56,6	France	91,7
Suisse (2)	60,9	Norvège	133,9
Suède	211,5		

5° Les Pays-Bas

Les chemins de fer néerlandais peuvent effectuer des transports de voyageurs par route à condition d'obtenir une concession comme c'est le cas, par exemple, pour la ligne Amsterdam-La Haye qui est exploitée par une entreprise filiale.

Les chemins de fer néerlandais ont pris, d'autre part, des participations financières dans de nombreuses entreprises assurant des services réguliers d'autobus et dont ils dérivent l'activité surtout vers les relations non desservies par le train ou assurant de bonnes jonctions entre le rail et la route.

En matière de marchandises, les N. S. exploitent de nombreux services routiers pour le transport des colis et du détail par l'intermédiaire de leur filiale.

On retrouve également une formule analogue à celle de la Belgique dans un système de gares-centres desservant 36 zones qui couvrent tout le pays. Les transports entre gares-centres sont, en principe, effectués par wagons, mais des services routiers réguliers relient les soixante localités les plus importantes.

6° Le Danemark, la Suède et la Norvège

Les chemins de fer exploitent des services routiers aussi bien en matière de trafic voyageurs qu'en matière de trafic marchandises. Ces exploitations sont faites soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales du chemin de fer.

Au Danemark, les services routiers (notamment pour ce qui concerne les voyageurs, plus de 4.500 km. avec 400 véhicules) sont exploités par les chemins de fer eux-mêmes.

En Suède, les chemins de fer exploitent eux-mêmes, ou par leurs filiales, des services routiers de voyageurs, avec un parc d'environ 1.500 autocars, et de marchandises, avec environ 200 camions.

En Norvège, des lignes routières sont également exploitées par les chemins de fer, mais elles sont moins nombreuses.

7° L'Espagne

La RENFE, pour le trafic voyageurs, dispose d'un droit de priorité sur tout le trafic et exploite plus de 6.000 km. de lignes d'autobus. En matière de marchandises, les chemins de fer espagnols assurent également des exploitations directes.

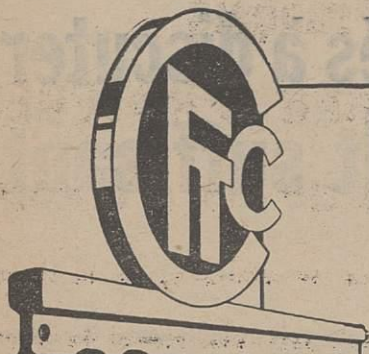
EN résumé, mise à part la situation particulière créée par la législation britannique, on peut dire que le chemin de fer dispose, dans les divers pays d'Europe, de larges possibilités pour gérer des services routiers soit directement, soit sous affrètement, soit par l'intermédiaire de filiales.

Quelquefois ces facultés, c'est le cas de la Suisse, de l'Italie, n'ont pratiquement pas été utilisées ou ne l'ont été que d'une façon limitée par le chemin de fer qui s'en est servi comme d'un moyen de négociation avec les transporteurs routiers en échange d'une limitation de l'activité de ceux-ci. Dans d'autres cas, c'est le cas de l'Allemagne, des Pays-Bas, des Pays scandinaves, de l'Espagne ou de la Belgique, pour le trafic voyageurs, les chemins de fer ont largement profité des possibilités d'exploitation qui leur étaient données.

Il y a ainsi entre ces pays et la France des différences importantes. Je rappelle en effet qu'en matière de voyageurs, la S. N. C. F. est bien théoriquement autorisée à faire exploiter sous sa responsabilité des services routiers de substitution ou de complément avec l'agrément du ministre de tutelle. En fait, dans ce domaine, ses possibilités sont en pratique extrêmement réduites.

En matière de marchandises, la S. N. C. F. n'a eu, jusqu'à présent, que des possibilités pratiques absolument infimes pour les transports à grande distance. Avec la réglementation actuelle, elle doit pratiquement se borner aux services routiers de substitution dans la zone des gares-centres, l'organisation de ces services étant d'ailleurs soumise à autorisation ministérielle ; encore faut-il remarquer que le décret récent qui avait permis sur ce point à la S. N. C. F. de revenir aux dispositions de son cahier des charges en levant certains obstacles créés par le décret de novembre 1949, a été considéré par la Fédération des Transports routiers comme une véritable révolution mettant en péril l'ensemble de la profession routière.

(A suivre.)



LE CHEMINOT DE RETRAITE DE FRANCE

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

UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS

UNION FÉDÉRALE DES CHEMINOTS RETRAITÉS

26, rue de Montholon
PARIS (IX^e)
3^e étage - Porte 315

Permanence
du lundi au vendredi
Tél. TRU. 91-03 - Poste 315
C. C. P. Paris CC 7005-34

Correspondance, adhésions, ser-
vice du journal et envoi de
fonds: exclusivement à l'adresse
et au numéro de compte ci-
dessus

Minimum de Pension et campagne double

NOTRE ami Albert SCHMITT, député du Bas-Rhin, avait posé, le 6 juillet 1954, une question écrite à M. le Ministre des Travaux Publics concernant le relèvement du minimum de pension.

La réponse du Ministre est parue au Journal Officiel du 22 janvier 1955, page 142. Nous la reproduisons in extenso :

« Il est exact que le paragraphe a de l'article 13 du Règlement des Retraites de la Société Nationale des Chemins de Fer Français a été établi par analogie avec les dispositions de l'article 65 de la loi du 20 septembre 1948 relative au taux de la pension d'ancienneté des fonctionnaires, mais il est apparu qu'en appliquant le même taux (80 %) à un élément de base constitué par des sommes différentes pour les deux catégories de personnel considéré, le minimum de pension d'ancienneté atteignait 120.00 francs pour les fonctionnaires et 154.160 francs pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Français. Après l'adoption de la loi du 31 décembre 1953, la modification du taux appliqué aux fonctionnaires a permis de relever le minimum de pension d'ancienneté accordé à ceux-ci à 150.000 francs. La différence entre les deux catégories de pension s'est donc sensiblement atténuée, sans avoir encore complètement disparu. A la suite d'une étude particulièrement précise de cette question, il est apparu que l'adoption de la mesure préconisée par l'honorable parlementaire porterait le minimum d'ancienneté accordé aux agents à 192.720 francs, soit près des quatre tiers du minimum de pension accordé aux fonctionnaires. Une telle solution, en recréant l'anomalie que la loi susvisée du 31 décembre 1953 a atténuée, aggraverait la situation antérieure à ce texte et IRAIT À L'ENCONTRE DU MAINTIEN D'UN PARALLÉLISME RIGOUREUX ENTRE LE RÉGIME DES FONCTIONNAIRES ET CELUI DU PERSONNEL DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS. »

Très astucieux, M. le Ministre, nous sommes assimilés aux fonctionnaires pour le pire, mais nous ne le sommes pas pour le meilleur.

Mais alors, puisqu'il importe de maintenir un parallélisme rigoureux entre les deux catégories, il faudrait passer des paroles ou des écrits aux actes et accorder aux cheminots le bénéfice de la Campagne double accordé depuis longtemps aux fonctionnaires.

Nous attendons.

R. SIRURGUET.

NOTRE PROCHAIN CONGRÈS

Nous rappelons à nos camarades que cette importante manifestation aura lieu le 7 mai prochain dans une des grandes salles du rez-de-chaussée de la Maison des Travailleurs chrétiens.

Le programme est très chargé et comporte quatre chapitres dont l'importance est considérable.

- I. — Situation générale économique et sociale ;
- II. — Situation de la S. N. C. F. ;
- III. — Action professionnelle, qui traitera notamment du problème des retraités ;
- IV. — Problème d'avenir qui situera notre programme revendicatif.

Pour ne pas retenir trop tardivement nos camarades de province, les travaux du Congrès commenceront à 8 h. 30 précises. Nous demandons dès maintenant aux participants de bannir des discussions les questions personnelles et d'observer, comme par le passé, une stricte discipline dans leurs interventions.

Vous aurez à juger l'action de vos militants et à leur faire connaître l'orientation qu'ils devront suivre durant l'année qui va suivre. Venez donc nombreux de façon à représenter un large pourcentage de nos effectifs et, en nous apportant le réconfort de votre présence et de votre sympathie, vous faciliteriez grandement notre tâche particulièrement ingrate dans la conjoncture actuelle.

ECHANGE DE LOGEMENT

CONVIENDRAIT À RETRAITE
Saint-Romain-sur-Cher (Loir-et-Cher)
MAISON comprenant 6 pièces, eau, électr., jardin 2.000 m², dépendances, pêche et chasse ; gare S.N.C.F. 3 km., correspondance autocars. LIBRE.

CONTRE

PAVILLON 3 ou 4 pièces, eau, gaz, électr., W.C., ayant jardin et garage si possible proche gare banlieue St-Lazare.
Ecrire : René FAURE, 257, rue de Charenton, Paris (12^e).

OFFRE À MÉNAGE DE RETRAITÉS

En Bourgogne, logement, légumes à moitié, petite rémunération, contre jardinage. Références exigées. S'adresser au journal.

Retraités, personnes ayant loisirs augmentez vos revenus en plaçant
CHAMPAGNE
Ecrire n° 3444 HAVAS, Epernay

DEMANDE MENAGE GARDIEN,
propriété Seine-et-Marne, Jardinier
toutes mains actif, retraité S.N.C.F.
préférence. Femme peu occupée. Ecr.
M^{lle} PELLERIN, 71, faubourg Saint-Honoré, Paris.

VIN ROUGE NATUREL
Prix spéciaux pour CHEMINOTS
Charles BARDON Propriétaire
Milhaud (Gard)

ERRATUM

Une erreur de frappe s'est glissée dans l'article paru dans Le Cheminot de France de février et concernant l'incidence sur le pourcentage des pensions, des augmentations de salaire accordées aux actifs les 1^{er} octobre 1954 et 1^{er} janvier 1955.

A la deuxième ligne du deuxième paragraphe il faut lire : « ...le pourcentage de retraite par rapport au salaire d'activité est descendu aux environs de 50 % et non de 55 % ».

C'est ce qui ressort d'ailleurs de l'examen des chiffres du tableau.

SERVICES MILITAIRES effectués par les femmes

Un décret du 15-10-1951 prévoit dans son article 27, que les services militaires effectués par les femmes (dans le cadre des A.F. A.T. et dans les services sanitaires de l'armée notamment), doivent être pris en compte pour la retraite. Par contre, les services accomplis au titre de la Croix-Rouge ne sont admis que dans certaines conditions.

Les femmes-agents visées par ces dispositions ont intérêt à faire examiner leur cas dès maintenant en adressant à leur chef direct une demande accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

BUDGET TYPE

AU cours de sa séance du 29 décembre 1953, la Commission supérieure des Conventions collectives adoptait les données du budget-type que nous résumons ci-dessous.

A cette séance, les quinze représentants patronaux avaient refusé d'assister, sous prétexte de démagogie de la part des organisations syndicales. Sur les vingt et un membres présents (la commission compte 36 membres) 19

vochèrent pour l'adoption et 2 s'abstinèrent ; les 15 voix patronales, même contre l'adoption n'aurait donc pu modifier le résultat.

Nous allons pouvoir juger, à l'examen des chiffres, jusqu'où a été poussé la prétendue démagogie des organisations syndicales et nous demandons combien, parmi les 15 patrons auraient accepté de se contenter de la portion congrue allouée aux salariés ?

1° BUDGET ALIMENTAIRE

	Enfant de moins de 10 ans	Adulte célibataire
Viande	1.493,22	2.244,82
Poissons, œufs, lait fromage	1.462,72	1.619 »
Beurre, margarine, huile, saindoux	469,36	617 »
Légumes et fruits frais	954,95	2.063 »
Pain, pommes de terre, légumes et fruits secs, riz, sucre, confitures, pâtes, sel, café, vin	1.168,25	3.121,05
TOTAUX arrondis	5.549 »	9.665 »

2° BUDGET NON ALIMENTAIRE D'UN ADULTE CELIBATAIRE

Habitation : Loyer, eau, gaz, électricité, chauffage, entretien du logement, entretien ménager, assurance	3.861,15
Habillement et linge : Entretien et remplacement du linge, des chaussures, des vêtements, de la literie et du ménage	3.899,92
Blanchissage, nettoyage, raccommodage	1.772,66
Soins personnels : Coiffeur, douches, articles de toilette	708,74
Dépenses diverses : Transports, congés payés, loisirs, culture, cotisations et autres dépenses	5.259,12
TOTAL arrondi	15.501 »
Partie alimentaire	9.665 »
TOTAL GENERAL	25.166 »

C'est cette somme de 25.166 fr. qui est considérée comme le strict minimum pour permettre à un adulte, d'une part, d'obtenir une valeur énergétique de 3.050 calories considérée comme indispensable au maintien de la santé et de l'activité de l'individu et, d'autre part, de mener une vie décente de laquelle tout superflu est strictement banni.

Ces chiffres sont valables pour Paris et doivent subir les abattements de zone en vigueur pour la province.

SI est vrai, de constater que de nombreux adultes ne reçoivent pas encore le salaire correspondant au budget-type de leur résidence, que dire des milliers de vieux (dont plusieurs centaines de milliers d'entre eux ne reçoivent que le dixième de la somme indiquée plus haut) qui

traînent lamentablement leur misère et qui se considéreraient comme des privilégiés du sort si, brusquement, il leur était donné de recevoir l'équivalent — ou à peu près — du budget-type de l'adulte.

Nous disons à peu près, parce que l'on a coutume de répéter comme une vérité intangible que le retraité n'a plus besoin de grand-chose et que « l'air du temps » lui suffit. Pour faire la lumière sur la question, il serait intéressant d'établir le budget-type du « vieux », c'est-à-dire de reporter en regard du budget de l'adulte les chiffres considérés comme indispensables à la subsistance normale d'un individu ayant dépassé le stade admis par l'adulte.

LE Gouvernement s'attaquera-t-il un jour à ce problème ? Nous le souhaiterions vivement. Nous ne craignons pas que les chiffres admis en définitive soient tellement inférieurs à ceux

Notre ami René PRIN, du groupe de Villemonble, vient d'avoir la douleur de perdre sa compagne.

Dans cette cruelle épreuve, nous lui adressons, avec nos condoléances émues, l'assurance de notre profonde amitié.

Échos des Régions

Nos groupes ont tenu, depuis la rentrée d'octobre, leurs Assemblées générales et une participation des plus nombreuses a été particulièrement remarquée cette année, notamment par des retraités n'appartenant pas à notre organisation, qui ont ainsi pu se convaincre de la nécessité d'appartenir à une organisation solidement épaulée par des éléments jeunes.

Les bureaux continuent à se former : tout récemment, nous avons enregistré ceux de Saint-Etienne, de Firminy et de Valence, dans lesquels sont entrés des actifs que nous ne saurions trop féliciter de ce fait.

Retraités requis pendant la guerre 1939-1945. Retraités ayant volontairement pris du service dans la Résistance après leur mise à la retraite.

Eu égard au petit nombre d'intéressés, nous avons demandé à la S. N. C. F. que le temps de réquisition ou celui passé dans la Résistance puisse être compté pour la retraite, jusqu'à concurrence du maximum d'annuités (37.1/2).

La Direction du Personnel vient de nous faire connaître qu'il n'était pas possible de donner satisfaction à ces demandes.

RENDEZ-VOUS D'AVRIL

La Fédération a récemment adressé à la Direction générale de la S.N.C.F. une note sur la revalorisation des salaires et des pensions, établie en prévision du rendez-vous d'avril.

Tout ce que nous pouvons dire pour le moment, c'est que si les demandes de notre Fédération étaient retenues, elles apporteraient aux retraités un pourcentage d'augmentation supérieur à celui des agents en activité par l'intégration des parts de productivité et viendrait combler ainsi une partie non négligeable du lourd handicap que nous traînons actuellement.

que nous publions ci-dessus en raison de nombreux postes de dépenses incompressibles et nous obtiendrions ainsi la reconnaissance par les Pouvoirs publics du strict minimum devant être alloué aux personnes âgées. Cela ne signifie pas bien sûr, que ce minimum leur serait accordé instantanément, mais qu'en procédant par étapes on pourrait s'acheminer progressivement vers l'adoucissement du sort misérable des vieux, mesure qui aurait par surcroît l'avantage d'augmenter considérablement le circuit des biens de consommation, la thésaurisation n'étant pas à craindre en la circonstance.

Si, pour en terminer, nous jetons un coup d'œil sur la situation des retraités des cheminots, nous pouvons constater :

- Que des milliers de veuves n'ont actuellement pour subsister que l'équivalent de la partie alimentaire d'un enfant de moins de 10 ans ou à peu près ;
- Qu'une très forte proportion (certainement plus des trois quarts) de nos retraités chef de famille ne reçoivent pas l'équivalent du budget-type de l'adulte célibataire ;
- Que parmi nos retraités on peut estimer qu'il se trouve à peu près un quart d'économiquement faibles.

Tout cela, parce qu'en violation de l'esprit de la loi de 1910 sur la retraite, on a soustrait du calcul de celle-ci une forte proportion d'éléments de salaire.

DES motifs d'espoirs apparaissent cependant : le Gouvernement se préoccupe d'instituer une allocation nationale de retraite (nous en avons parlé dans le Cheminot de février) et le Parlement en prenant une position courageuse contre l'attitude réticente des Pouvoirs publics, réclame, avec force et ténacité, l'intégration dans la retraite des fonctionnaires des primes et éléments qui en sont exclus. Il est vraisemblable que, parallèlement, on sera amené à améliorer les retraites des Cheminots.

La péréquation intégrale ne sera certes pas acquise aussi rapidement que nous le souhaiterions étant donné le nombre de milliards que coûterait l'opération, mais dès maintenant, et pour éviter le retour des procédés que nous déplorons, nous devons agir pour faire admettre le principe du calcul de la retraite sur la totalité des éléments de salaire d'activité. Ce principe ne pourra être obtenu que par une modification profonde du règlement sur les retraites. La formule serait simple, nous aurons vraisemblablement l'occasion d'y revenir.

R. SIRURGUET.

MAISON À LOUER

18 km. de BRIVE
3 pièces, électricité, buanderie, jardin, dépendances, 3 km. de gare, Convientrait à retraite.
S'adresser : Mme BRUYERE, au Puy-Beynet, Cressensac (Lot).

IL EST IMPOSSIBLE de limiter la question fiscale aux seuls impôts payés par les adhérents de M. POUJADE

COMMENT se fait-il que le Palais-Bourbon, cette maison sans fenêtre, rende les parlementaires si indifférents aux réformes qu'il serait aisé d'étudier et d'appliquer à froid et si perméables à l'agitation qui se déclenche à certains moments, et pas toujours à bon escient.

Il en est ainsi de la réforme fiscale. Depuis des années, tous les économistes sérieux, le Plan, les Syndicats Ouvriers, etc., ont démontré sa nécessité, et, pour notre part, nous avons même fourni un projet. Certes, on ne peut dire que rien n'a été modifié au cours des sessions parlementaires, mais aucune réforme cohérente n'a été menée à bonne fin. Et voilà que les députés semblent, en majorité, prêts à céder tout et le reste à des commerçants en rupture de légalité.

Il est impossible de limiter la question fiscale aux seuls impôts payés par les adhérents de M. POUJADE. Si nous avons dit depuis longtemps qu'en ce qui concerne le commerce de détail la fiscalité était trop compliquée, nous n'en sommes que plus à l'aise pour ajouter que le but d'une réforme fiscale est, pour l'essentiel, d'assurer plus de justice dans la manière dont les citoyens supportent le poids de l'impôt, eu égard à leurs ressources.

Or, il faut rappeler que les impôts indirects sont payés, non par les entreprises, mais par les consommateurs, et qu'en matière d'impôts directs ce sont les salariés qui en paient la plus lourde part. Il leur est matériellement impossible de cacher leurs revenus réels puisque ceux-ci sont déclarés directement par l'employeur.

C'EST cet ensemble que le législateur doit avant tout considérer. S'il se laissait uniquement influencer par certains mouvements de veste, et surtout s'il en prenait peur, en oubliant que l'injustice fiscale frappe au moins aussi lourdement les salariés et les familles de travailleurs, il prouverait que les électeurs ont confié la défense de la chose publique à des mains débilés et indignes.

Il faut dire, de plus, que nous sommes persuadés qu'une réforme fiscale sérieuse mettrait en évidence, plus encore que maintenant, que nombre d'entreprises, dans leur état actuel, ne sont plus viables et doivent évoluer rapidement. C'est donc rendre service aux adhérents de M. POUJADE que de défendre de saines notions fiscales et de songer à financer le budget national; tôt ou tard, ils auront besoin de son aide pour reconstruire leurs entreprises.

A propos des abattements de zone

LA question des abattements de zone est certainement une de celles qui avec raison « accroche » le plus non seulement les Cheminots, mais l'ensemble des travailleurs de province. Avec raison, car il suffit à un « Parisien » d'aller faire un tour en province pour constater que, si le rythme de vie est quelquefois différent, les prix courants, donc les dépenses importantes (nourriture, vêtements, etc.) sont les mêmes que dans la capitale ou les grandes villes.

Les indices officiels des prix sont d'ailleurs le reflet très exact de cette situation et les variations de prix en province suivent celles de Paris.

Mais tous les travailleurs savent qu'il ne suffit pas d'avoir raison pour faire aboutir une revendication.

Il faut d'abord la poser clairement et de façon précise à l'échelon où elle peut être discutée et ensuite mettre en œuvre les moyens normaux du syndicalisme pour la faire aboutir.

ACTUELLEMENT pour ce qui est du ressort des décisions gouvernementales il ne subsiste plus d'abattement de zone que sur le salaire minimum et sur les Allocations familiales.

Notre Confédération n'a cessé de réclamer la suppression des abattements de zones sur ces deux éléments et toutes les démarches et audiences de la C.F.T.C. tant auprès du Gouvernement actuel que des précédents ont porté sur ces points.

Mais les Cheminots doivent savoir que ces deux revendications, si elles sont importantes, ne règlent pas complètement la question de notre indemnité de résidence.

L'indemnité de résidence des Cheminots est légalement indépendante des abattements de zone sur

le S.M.I.G. Il s'agit en fait d'un problème de salaire particulier aux Cheminots.

Il y a beaucoup de choses à dire sur cette indemnité de résidence, d'abord son échantillon — tous les jours des Cheminots mutés en avancement voient leur salaire diminué à cause de la résidence plus faible. Qui pourrait prétendre également que le coût de la vie dans une petite gare ou un P.N. situé à quelques kilomètres d'une grande ville justifie une majoration résidentielle inférieure de 10 % ou plus ?

Qui pourrait affirmer enfin que l'indemnité de résidence n'est pas du salaire; donc ne doit pas compter pour la retraite ?

Mais au risque de nous répéter, rappelons qu'il ne s'agit pas là d'une question d'abattement de zone, mais de salaire et qui, comme telle, devrait être discutée entre la S.N.C.F. et les organisations syndicales. Si nous insistons, c'est pour que tous les Cheminots sachent bien qu'il ne suffit pas de régler le problème des zones pour qu'il n'y ait plus d'indemnité de résidence, mais qu'il leur faudra également poser la question des salaires.

C'EST sous cet aspect que notre Fédération a débattu la question devant la S.N.C.F. et les Pouvoirs publics.

Avec tous les travailleurs nous appuyons notre Confédération qui demande la suppression des abattements sur le S.M.I.G. et les A.F., mais nous bagarrons aussi pour une remise en ordre complète de nos salaires, indemnité de résidence comprise. Le rendez-vous d'avril nous apportera-t-il quelque espoir en ce domaine? Avec la confiance des Cheminots nous ferons pour notre part le maximum dans ce sens.

P. BUTET.

LILLE - TAILLEUR

96, RUE DE PARIS, LILLE ♦ MAISON FONDÉE EN 1903
Vêtements sur mesures Hommes et Dames
Qualités Pure Laine : 17.500, 18.500, 19.500
Essai en 4 heures (sauf le samedi) ♦ Echantillons gratuits adressés sur demande ♦ Le magasin est fermé le lundi matin
REMISE 5 % SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE

Nous ne sommes disposés à discuter qu'à partir d'un crédit suffisant

(Suite de la première page)

Hiérarchie

Pour ce faire, il n'y a pas 36 moyens : il faut augmenter le traitement.

En procédant ainsi, on s'engage vers un redressement de la hiérarchie, c'est-à-dire que l'on s'oriente vers une formule qui conduit à rétribuer convenable-

ment la qualification et la responsabilité.

Du même coup, on permet une revalorisation des retraites par le jeu de la péréquation, ce qui nous semble absolument indispensable à réaliser maintenant que nous arrivons au terme du protocole sur la productivité.

Crédit global

Pour en revenir au passé, nous pensons que la seule opération valable depuis longtemps a été celle du protocole du 24 mai 1953. Bien sûr, tout n'était pas parfait dans cette opération et, en particulier, les retraités n'ont pas eu leur compte, mais discuter avec un crédit de 25 milliards, même fractionné en étapes, est autrement plus rationnel que travailler à chaque opération sur des morceaux trop réduits.

Par conséquent, nous sommes nets : la discussion ne peut valablement s'engager qu'à partir d'un crédit suffisant qui ne pourrait être que supérieur à celui de mai 1953.

BIEN entendu, pour aboutir, il ne suffit pas que nous sachions ce que nous voulons, ni même que nous soyons capables de l'exprimer clairement : il faut des moyens.

Si nous examinons comment les choses se sont passées depuis ces dernières années, nous constatons que le Gouvernement a cédé des crédits qui avoisinaient 5 à 6 milliards pour chaque opération.

Il ne nous semble pas possible de discuter d'un aménagement de la rémunération des cheminots dans un cadre budgétaire aussi étriqué.

En résumé

CONCERNANT LA REMUNERATION MINIMUM : Il ne nous semble pas utile que les cheminots soient figés aux dispositions légales.

Il en va d'ailleurs de même pour les zones, pour lesquelles il faudrait dès maintenant appor-

ter des modifications importantes : — CONCERNANT LA HIÉRARCHIE :

Tenant compte que les accommodages successifs portant principalement sur les rémunérations les plus faibles ont eu pour effet d'écraser considérablement la hiérarchie, il convient de faire une « opération traitement » qui permette en même temps de revaloriser les pensions de retraite : — CONCERNANT LE CRÉDIT GLOBAL :

Persuadé qu'il n'est pas possible de faire quelque chose avec rien, nous ne sommes disposés à discuter qu'à partir d'un crédit global suffisant pour une remise en ordre à court terme.

A. NICOLAS.

Notre camarade Pierre VAL, Secrétaire Général Adjoint de la Fédération, a eu la douleur de perdre sa maman décédée à la suite d'un accident le 7 mars 1955.

Nous lui renouvelons l'assurance de nos fraternelles condoléances et l'assurance de l'amitié de la grande famille C.F.T.C.

LE BUREAU FEDERAL.

UNE DÉLÉGATION DE LA C.F.T.C.

conduite par

M. Robert VANSIELEGHEM
Secrétaire Général Adjoint
a été reçue par M. BACON
Ministre du Travail

A quelques jours du « rendez-vous d'avril », la délégation a rappelé de nouveau au Ministre les demandes de la C.F.T.C. auxquelles elle désire qu'une solution soit apportée, notamment le relèvement du salaire minimum interprofessionnel garanti et des prestations familiales pour l'ensemble des travailleurs, la question des zones de salaires en matière de S.M.I.G. et de prestations familiales, la conclusion d'accords de salaires et de convention collective comportant des clauses salariales, l'institution d'une procédure d'enquête et de recommandation.

Paris, le 24 mars 1955.

DIX MINUTES DE TRAVAIL pour les Syndicalistes d'outre-mer

Les Unions d'Outre-Mer cherchent à se procurer les fonds nécessaires à leur participation au Congrès Confédéral. Une seule Union Territoriale couvre un territoire souvent grand comme la moitié de la France et un seul voyage aller et retour coûte en moyenne 200.000 francs.

Les militants de la C.F.T.C. n'ont que leurs faibles cotisations dans des pays où, après cinq ans d'efforts, les salaires horaires varient entre 5 et 28 francs suivant les zones.

L'appel à la solidarité reste le seul moyen : Si chaque adhérent donnait dix minutes de son travail, la question serait réglée.

Merci d'avance.
C. C. P. C. F. T. C. Paris 283-24 - Congrès T. O. M.

Remboursement total assuré - Rien à votre charge pour vos ordonnances d'optique médicale

LUNETTES, VERRES, ETUIS au TARIF de la Caisse de Prévoyance
JOURDAN, Opticien 107, rue La Fayette, 107 (Gare du Nord)
Maison tenue de Père en Fils depuis 1860

La Maison des Travailleurs Chrétiens Obligations 4 % 1947

LISTE RECAPITULATIVE DES OBLIGATIONS AMORTIES

NUMÉROS	ANNÉES DE REMBOURSEMENT
9.385 à 10.033	1949
16.979 à 17.346	1950
19.696 à 20.204	1951
20.205 à 20.575	1952
21.241 à 21.312	1953
25.920 à 26.332	1955
27.366 à 27.989	1948
29.771 à 30.151	1954

Le remboursement s'effectue aux Caisses du CREDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL, 66, rue de la Victoire, à PARIS (9^e), aux guichets de ses Succursales et Banques affiliées.

LE CHEMINOT DE FRANCE

REDACTION et ADMINISTRATION
26, rue de Montholon, 26
PARIS (IX^e)

Téléphone : TRUDAINE 91-03

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

POUR LA PUBLICITE
s'adresser
AGENCE PUBLICAT
24, bl. Poissonnière - PARIS (IX^e)
Téléphone : TAIBOUT 64-11

Le Gérant : Maurice DUBOIS.

IMPRIMERIE SPECIALE
du « CHEMINOT DE FRANCE »
5, rue du Cornet, Le Mans - 33 076