



LE CHEMINOT DE FRANCE

NUMÉRO SPÉCIAL — Prix : 20 francs

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

BATIR LA CITÉ NOUVELLE

NOUS avons souvent eu l'occasion de rappeler le sens de notre action : « Combat pour l'homme. »

C'est cette devise qui a tracé notre ligne de conduite depuis plusieurs années, et qui a plus spécialement inspiré notre action en 1953.

Si nous nous sommes battus pour l'augmentation des bas salaires c'était pour donner, aux plus défavorisés des travailleurs, la possibilité de manger à leur faim, eux et leurs familles.

Si nous avons lutté, si durement, contre les réquisitions et les sanctions, c'était simplement pour maintenir le droit de grève. Pour garder aux cheminots cette possibilité de défense de leur droit à la vie, dans une société, dans un monde de plus en plus inhumain.

MAIS nous sommes encore très loin de cette Promotion Ouvrière que nous réclamons. Nous sommes encore très loin de cet épanouissement total de l'homme que nous voulons.

Tout cela est-il possible dans le régime économique actuel ? Nous ne le pensons pas.

Toutes les améliorations de salaire ou autres, que nous pourrions grignoter jour après jour, resteront toujours insuffisantes, tant que nous travaillerons, que nous vivrons dans une économie, dans une société basée sur l'argent et le profit.

C'est pourquoi nous ne nous contenterons jamais d'améliorations matérielles dans le régime actuel.

Nous luttons pour un changement profond des structures économiques et sociales de notre pays.

Nous luttons pour la construction d'une cité nouvelle, sans laquelle aucune réforme économique, aucune amélioration vraie de la condition ouvrière ne sera viable.

SI nous sommes résolument contre le régime capitaliste et ses transpositions qui ne permettra jamais de donner à la classe ouvrière la place à laquelle elle a droit, nous sommes aussi résolument contre toute forme de société qui apporterait des améliorations à notre niveau de vie, mais au prix de la perte de nos libertés essentielles, liberté de parole, d'association, de la presse, etc.

Le travailleur est un homme libre et raisonnable.

Il doit avoir la possibilité d'exercer sa liberté, de diriger sa vie. Il n'a pas à « aliéner » cette liberté, à renoncer à ses responsabilités, même provisoirement, au profit d'une dictature quelconque, fût-elle du « prolétariat ».

LA C.F.T.C. entend construire une cité qui repose sur la primauté du travail et non de l'argent.

Cité où l'argent sera le serviteur de l'homme.

La C.F.T.C. veut une cité ordonnée et équilibrée, qui assure à tous ses membres liberté et responsabilité. Elle est fermement attachée au régime démocratique, non pas une démocratie purement bourgeoise, mais une démocratie authentiquement sociale.

C'est ainsi que le rapport d'orientation, présenté au dernier Congrès de la C.F.T.C. définissait cette cité future.

C'EST vers ce but que tendent tous les efforts de notre Fédération. C'est cette cité nouvelle que nous bâtissons par notre action de tous les jours.

Par la confiance qu'ils continueront de faire à la C.F.T.C. et à notre Fédération.

Profondément solidaires de tous les autres travailleurs.

Les cheminots sauront être en 1954, dans la lutte quotidienne, les meilleurs artisans de cette révolution véritable qui libérera totalement les travailleurs.

LA FÉDÉRATION.



FAUT-IL DONNER SUITE au projet d'aménagement DE LA MOSELLE ?

Le projet de canalisation de la Moselle a déjà beaucoup fait parler de lui. Il est vrai que sa propagande est fort bien organisée par le consortium groupant les représentants des intérêts privés qui entendent tirer profit de l'opération.

On peut donc se demander si cette réalisation d'une voie d'eau à grand gabarit, reliant la Lorraine à la Ruhr répond bien à un besoin essentiel de l'économie française ou doit seulement satisfaire les intérêts de certains groupements professionnels assez localisés.

Rappelons qu'au cours de l'année 1952, une Commission spécialisée, présidée par M. SURLEAU, a procédé à une longue étude de ce problème dans le cadre des travaux du Plan de Modernisation et d'Équipement.

Le projet comporte en fait la canalisation de la Moselle entre Hagondange et Coblenz, afin de permettre la circulation de bateaux de 1.350 tonnes. Sur le parcours de 285 kilomètres, la voie navigable prévue emprunterait, en effet, presque en totalité le lit de la Moselle et la dénivellation de 83 mètres serait répartie entre treize barrages dont deux seulement seraient situés en territoire français. La largeur du chenal aurait une cinquantaine de mètres et sa profondeur 2 m. 50. Ce projet d'aménagement de la voie navigable serait lié à un important projet de construction d'une dizaine de centrales électriques, installées sur les rives de la Moselle, en Sarre et en Allemagne. La production annuelle de courant électrique a été évaluée à environ 700 millions de kWh. Dans l'esprit de ses promoteurs, le projet de canalisation serait de ce fait réalisé dans des conditions particulièrement avantageuses, les dépenses d'investissement estimées à 45 milliards de francs pour le tout pouvant être imputées à raison de 15 milliards à l'équipement hydroélectrique.

Le principal argument qui est mis en avant pour la défense de ce projet, c'est celui de l'abaissement considérable du prix de revient du transport des pondéreux dont devraient bénéficier la sidérurgie lorraine et par voie de conséquence l'économie française tout entière.

Les travaux de la Commission du Plan ont cependant fait ressortir que si les frais de transport, évalués sur la base des tarifs actuels, permettent de conclure à l'avantage de la voie d'eau sur le fer pour la relation considérée, il n'en est plus de même si l'on procède à la comparaison des prix de revient, qui donnent des chiffres du même ordre pour les deux modes de transport en adoptant la traction vapeur pour le chemin de fer. Si ce dernier est électrifié, il reprend sensiblement l'avantage sur la voie d'eau.

Il convient donc de souligner que l'argumentation du Consortium pour

l'aménagement de la Moselle est tendancieuse quand elle repose uniquement sur une comparaison de tarifs, car ce qui est à considérer en définitive pour l'économie générale c'est la comparaison des prix de revient marginaux de transport.

Mais le Consortium prétend que le chemin de fer sera dans l'impossibilité de faire les réductions de tarifs jugées nécessaires. Faut-il rappeler que la



Communauté du Charbon et de l'Acier a précisément parmi ses tâches l'obligation d'assurer les aménagements de tarifs nécessaires, en recherchant notamment la mise en application de tarifs ferroviaires directs supprimant les ruptures de charge à la frontière et l'harmonisation des tarifs pratiqués dans les six pays intéressés ?

Ainsi le Gouvernement a le choix entre deux solutions :

— Ou bien il s'oriente vers la canalisation de la Moselle et admet à priori que la S. N. C. F. puisse être privée d'un trafic particulièrement rémunérateur dont la perte peut être chiffrée à plus de trois milliards par an ;

— Ou bien il écarte le projet d'aménagement de la voie d'eau et procède en contrepartie à un abaissement des tarifs ferroviaires correspondant à ceux qui pourraient être consentis pour la voie d'eau.

Cette dernière solution présenterait l'avantage d'éviter un gros effort d'investissement, sans entraîner d'aggravation des charges de la S.N.C.F., car la perte due à l'abaissement des tarifs ferroviaires se trouverait vraisemblablement compensée par l'accroissement du trafic à attendre sur la relation Lorraine-Ruhr.

Dans la comparaison des transports par fer et par voie navigable sur cette relation, on peut donc estimer que, pour un prix de revient de transport équivalent, il vaut mieux investir seulement 5 milliards pour réaliser l'électrification du chemin de fer, qui peut satisfaire à l'accroissement même intensifié du trafic plutôt que de dépenser 45 milliards pour aménager la Mo-

selle. L'insuffisance des ressources réservées au financement des investissements devrait suffire au Gouvernement pour écarter ainsi le projet d'aménagement de la Moselle.

Malgré l'activité de propagande déployée par le Consortium, le projet rencontre cependant des oppositions dans différents milieux, en raison des incidences fâcheuses que pourrait avoir l'aménagement de la Moselle sur le développement de l'économie de cer-

taines Régions ; c'est ainsi que M. Paul REYNAUD a évoqué récemment ce problème à Dunkerque en insistant sur les difficultés économiques qui ne manqueraient pas de surgir dans le Nord de la France si le projet était réalisé et il a souligné à cette occasion que le chemin de fer, aussi bien par sa capacité de transport que par son prix de revient était bien suffisant pour assurer le trafic dans des conditions satisfaisantes.

Par ailleurs, les Gouvernements des pays voisins du nôtre ont commencé à s'émouvoir, le Président du Gouvernement luxembourgeois a fait connaître l'inquiétude du Grand-Duché qui voit dans l'aménagement de la Moselle un danger pour son industrie et une atteinte directe au trafic de son chemin de fer.

Les représentants de la Sarre opposent à ce projet celui de l'établissement d'une voie navigable entre la Sarre et le Rhin.

En Belgique, on regrette qu'on n'envisage pas d'abord la canalisation de la Meuse par Givet.

Quant aux Allemands, ils font de sérieuses réserves et certaines études récentes tendent à souligner que l'aménagement de la Moselle ne se trouve justifié, ni par les exigences du trafic, ni par des considérations de prix de revient. Nos voisins de l'Est semblent redouter les conséquences de la canalisation de la Moselle qui pourraient aggraver les charges des contribuables par l'augmentation du déficit des chemins de fer et les subventions versées pour la réalisation des travaux. En dehors des intérêts régionaux qui se sont manifestés à Trèves et à Coblenz par la voix des Chambres de Commerce, les Allemands paraissent dans leur ensemble hostiles à ce projet.

Ce sont là des éléments dont il convient de tenir compte dans une étude objective de ce problème. Pouvons-nous espérer qu'il sera maintenant résolu en tenant compte d'abord des intérêts généraux du pays, malgré tout l'effort de persuasion que ne manquera pas de développer encore le Consortium de l'aménagement de la Moselle, avec des arguments qui ne sont pas toujours d'ordre économique ?

Pierre LIENART.

Assurance Accidents

Nous rappelons à nos adhérents, qui ne sont pas à jour de leur cotisation 1953-1954, de bien vouloir verser d'urgence la somme correspondante à notre C. C. P. 1500-18 PARIS. Ce versement aurait dû être effectué à la date du 1^{er} juillet dernier.

FOURRURES

GRAND CHOIX

Renard : argenté, bleu, noir, marron. Cravates : skungs, putois, petit-gris. Manteaux : astrakan, agneau des Indes, renard, opossum, poulain, skungs, Yemen, Australie, castorette, agneau de Toscane.

Envoi de choix à domicile sans obligation d'achat. Larges facilités de paiement. Remise 10 %

CANADIAN-FOX

9 bis, rue Geoffroy-Marie - PARIS (9^e)

BILAN DE L'ANNÉE ÉCONOMIQUE

Des Chiffres et des Idées

L'ANNÉE qui se termine se soldera encore par un recul sur de nombreux plans.

- Recul de 12 % par rapport à l'année dernière par la production des biens de consommation ;
- Recul prévisible d'environ 5 % de la production industrielle. Déficit aggravé de notre commerce extérieur et des finances publiques (environ 70 milliards par mois !)
- Stagnation du revenu national au niveau de 1952, à peine égal à celui de 1929.

Par contre, en dépit d'une baisse sensible de certains prix agricoles à la production, celle-ci ne s'est pas répercutée sur les prix de détail.

Les produits manufacturés ont enregistré, pour la première fois depuis 15 mois, une hausse de prix en juin.

Le nombre des chômeurs est 60 % plus élevé par rapport à la même période de 1952. Dans le même temps, en Grande-Bretagne on enregistre 120.000 travailleurs de plus dans le commerce et l'industrie.

Surtout, que l'on n'invoque pas les hauts salaires pratiqués en France ! En Angleterre, pour ne citer que cet exemple, on enregistre un pouvoir d'achat très nettement supérieur.

Seule la production agricole est en expansion : 9 % d'augmentation par rapport au niveau moyen d'avant guerre. Le rendement des céréales est de 21 quintaux à l'hectare contre 15,4 en 1938. En blé, la récolte est supérieure à celle de 1952, malgré des surfaces enssemencées réduites.

Les betteraves sont passées de 95 millions de quintaux en 1952 à 123 en 1953.

Mais, cependant, le gigot coûte 230 fois plus cher qu'en 1914, le beurre 200 fois, les œufs 184 fois, le vin 162 fois.

Si l'on replace l'année 1953 dans la perspective des dernières années on constate un fléchissement amorcé à partir de 1952, alors que la courbe était ascendante de 1946 à 1948, le niveau de production de 1938 était atteint au cours du troisième trimestre de 1947, puis dépassé en fin d'année. Le plafond de 1929 était atteint en 1949 et correspondait à une stagnation.

La guerre de Corée fit crever ce plafond, jusqu'en fin de 1952 et la descente commença.

1929 semble donc marquer le sommet optimum atteint par notre économie, ce qui ne laisse pas d'être inquiétant, d'autant plus que d'autres pays d'Europe l'ont considérablement dépassé.

On assista d'abord au fléchissement des biens de consommation, puis des biens d'équipement, puis enfin, en dernier, de l'énergie, et la question du blocage au plafond de 1929 reste bien posée.

Du côté des ventes, 1953 marque une relative stabilité, et ce malgré une baisse de production d'environ 10 %.

Une explication vient tout de suite éclaircir cette apparente contradiction : il s'agit de l'écoulement de stocks, constitués pendant la période d'inflation, dans un but de spéculation à la hausse !

La situation est sérieuse, et le Conseil Economique la dépeint en termes non équivoques :

« Le niveau actuel de la production ne saurait en aucun cas être considéré comme satisfaisant :

- L'accoutumance à un niveau médiocre de production présente des risques considérables, ainsi que l'a montré l'expérience ;
- Cette stabilité apparente ne constitue en réalité qu'un équilibre faux, précaire et dangereux, marqué par les caractéristiques ci-après :
- La nécessité d'une aide extérieure ;
- L'insuffisance de la production agricole au regard des besoins nationaux et des possibilités de l'exportation ;
- La dégradation de notre patrimoine immobilier dont l'amortissement n'est même pas assuré par le rythme actuel de la construction.

« Enfin, ce niveau de production, qui a dépassé à peine celui de 1929, est absolument insuffisant pour satisfaire les besoins normaux, actuels de la population française en voie d'accroissement constant et les nécessités de développement des territoires d'outre-mer... »

On chiffre, en effet, à 46 % l'accroissement immédiat de la production de biens et services de consommation, pour satisfaire aux besoins globaux de la nation.

ET pendant ce temps, le monde s'agit, les plans de sauvetage succèdent aux projets. Nous savons ce qu'en vaut l'aune !

L'un dit : « Faisons la chasse aux privilèges abusifs, même s'ils passent pour des droits acquis... » et pour cela « les libéraux sociaux opposent avec force et sérénité le contre-feu de leur idéal dynamique et de leur union renforcée (sic). » (« Le Redressement Economique », octobre 1953.) Nous connaissons ces « privilèges abusifs » :

« Il n'y a qu'une politique capable de les préparer (les débouchés) c'est celle qui débridera complètement les abîmes de la fiscalité, de la Sécurité sociale, des entreprises nationalisées... »

« Il faut travailler davantage, il faut passer de la semaine de quarante heures à celle de quarante-cinq heures... il faut exonérer entièrement ces heures supplémentaires de toutes les charges sociales et fiscales... » (« Le Capital », 3 décembre 1953.)

Les seuls décrets économiques du gouvernement, concernant l'assainissement de la propriété commerciale, et la réforme fiscale, sont soumis sur le plan parlementaire, aux attaques convergentes de M. Frédéric DUPONT et du Groupe Communiste !

Qui finalement l'emportera, des défenseurs des intérêts privés, capitalistes, ou politiques, et des défenseurs des travailleurs ?

UN PROGRAMME D'ACTION

DANS le dernier trimestre de cette année, la C. F. T. C. avec la C.G.T. - F.O., la C.G.C., la C.G.A. et l'U.N.A.F. a mis au point un programme d'action commune pour les travailleurs de la terre et de l'industrie, du commerce et les familles, contre les parasites intermédiaires de toutes natures. Ce manifeste-programme réclame :

I. — Répartition équitable du revenu national au profit de la partie de la population productrice la plus défavorisée.

- Garantie d'une rémunération minimum du travail salarié et politique du plein emploi.
- Garantie d'une rémunération de base du travail paysan pour l'organisation des marchés.
- Garantie du minimum vital familial pour tous.
- Garantie d'une retraite minimum pour la vieillesse.
- Organisation d'une aide efficace aux économiquement faibles.

II. — Réformes de base permettant l'accroissement et la meilleure répartition du revenu national.

- Réforme profonde du système de la distribution et politique équitable des prix, dans l'intérêt des producteurs et des consommateurs.
- Réforme fiscale.
- Réforme du crédit.
- Réforme administrative.
- Réforme des structures économiques.

III. — Investissements.

- Priorité au logement.
- Investissements du secteur industriel.
- Investissements du secteur agricole.

Aucune politique de redressement économique n'est viable dans ce pays si elle ne se fonde pas sur les producteurs, ces frères-jumeaux des consommateurs.

J. BERTHON.

Un cadeau
en OR

est toujours apprécié

Nous avons dans nos vastes magasins toutes les marques de qualité, tous les modèles et tous les prix :

LE PLUS GRAND CHOIX
DE TOUT PARIS

* OR, PLATINE ET BRILLANTS
* TOUTES LES MONTRES SUISSES
* ORFÈVRES CHRISTOFLE, ERCUIS, ETC.
* CRISTAUX DE BACCARAT, ST-LOUIS, ETC.

BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE
ORFÈVRES - MÉNAGÈRES - CARILLONS
GARNITURES DE CHEMINÉES - LUSTRES
OBJETS D'ART - CRISTAUX - PORCELAINE

LA PLUS GRANDE
BIJOUTERIE DE PARIS

Comptoir Cardinet

145 A 151, AVENUE DE CLICHY - PARIS - M^e Brochant - Autobus : 31 - 54 - 74

CONDITIONS HABITUELLES A MM. LES FONCTIONNAIRES (sauf Omega) POSSIBILITÉS DE CRÉDIT

COUPS DE TAMPON

A TOUS nos militants, à tous nos camarades, à tous nos lecteurs et à leurs familles, nous adressons nos meilleurs vœux à l'occasion de la nouvelle année.

Vive Monsieur le Maire!

Ou plutôt : Vivent les maires de France !
Le 26 novembre, les maires de France, réunis en Congrès à Paris, sont allés manifester aux abords du ministère des Finances.

Ils se plaignent, avec juste raison, des atteintes répétées que subissent les libertés communales, et s'élèvent contre la tutelle de plus en plus lourde des fonctionnaires des Finances.

Comme nous les comprenons, ces braves maires, nous à qui, chaque

fois que nous avons affaire à nos patrons — direction S.N.C.F. ou ministère des T.P. — on rabache toujours la même réponse : « Nous voudrions bien, nous vous comprenons, seulement « les Finances ne veulent rien savoir. »

Qui gouverne la France?

Et notez bien que ce n'est même pas au ministre, mais aux fonctionnaires (aux hauts fonctionnaires s'entend) des Finances, que s'en prennent les maires. Là encore ils ont bien raison.

Quand M. PINAY était ministre des Travaux publics, que de fois ne nous a-t-il pas déclaré : « Mes amis je vous comprends, vous avez raison, je ne cesse de le répéter à mes collègues du gouvernement, mais les Finances ne veulent rien savoir. »

Un jour même, M. PINAY nous a dit : « Je me bats comme un lion pour vous, mais ces gens-là, ne veulent rien céder. Ce sont des caissiers assis sur leur caisse. »

M. PINAY quitta le ministère des T.P. pour devenir président du Conseil, ministre des Finances, et l'on continua à nous dire : « Nous voudrions bien... mais les Finances... »

Et chacun sait qu'en France, l'inspection des Finances est toute-puissante.

Les mois que nous venons de vivre nous en ont apporté une nouvelle preuve. Il nous a fallu bagarrer longuement pour faire respecter les engagements, accords et autres protocoles dûment signés de ministres et de présidents du Conseil, mais que les hauts fonctionnaires des Finances ne voulaient pas appliquer.

Avec nous les maires de France pour le coup de pioche dans cette autre Bastille!

Avec le sourire

Quand le commissaire lui tendit le mandat d'arrêt le concernant, Benoit eut le sourire. En somme la situation était telle qu'on l'avait souhaitée et au rendez-vous qu'on lui avait donné, la police n'avait pas répondu en posant un lapin.

Les camarades furent invités par le « Général » à conserver leur calme et tout se passa le plus gentiment du monde.

L'affaire s'arrangea rapidement comme prévu, au grand dam des barbouilleurs de murailles qui devront remiser pincesaux et pots de goudron déjà ressortis pour une si belle circonstance.

Benoit « qui s'est engagé à se représenter » a été remis en liberté.

Mais le Français moyen, le travailleur, le syndiqué de base, qui



n'y comprennent plus rien, se demandent si l'on n'est pas en train de se payer leur tête.

Coquilles!

Tous les journaux, même les mieux faits, en comportent et Le Cheminot de France, hélas! n'échappe pas à la règle.

Ainsi le mois dernier, en publiant les barèmes de salaires, nous avons indiqué : « Tableau II Personnel à service discontinu, échelles 1 à 5 et 11 », il fallait lire : « Personnel à service continu, échelles 1 à 5 et T 1 ».

A la rubrique « Personnel de conduite » on a imprimé le mot échelle pour échelon.

Mais suivant la formule consacrée : « Le lecteur aura rectifié de lui-même. » Brave lecteur tout de même!

Plus fort

Un lecteur qui aura quand même, disons : hésité, c'est celui de La Vie des Transports du 21 novembre, en lisant l'article « Cérémonie en souvenir de Georges LITALIEN » :

« MM. Bruyell et Boiroud, et de nombreuses personnes de la région, les présidents Simon, Renaud, Vaquier, Gillet, Laudenschach, le bureau, le personnel et de nombreux membres du Comité de Direction de la F.N.T.R., tant d'amis du grand disparu sont allés s'enrichir sur sa tombe après la cérémonie... »

S'enrichir au lieu de se recueillir évidemment il y a nuance...

L'opinion publique

est bien informée

Entendu à la Revue de Presse de la Radio, le 8 décembre : du journal « Le Méridional ».

« A la S. N. C. F., pourtant largement déficitaire, l'éventail des salaires va de 1 à 19, alors qu'il ne va que de 1 à 8 aux P. T. T. »

En voilà un qui confond stupidement entre les coefficients hiérarchiques et les 19 échelles. Il n'y connaît absolument rien, mais cela ne l'empêche pas de tartiner dans son journal pour le grand public.

C'est de ceux-là que les gars du Nord disent :

« En v'la un qui a intindu un baudet braire mais qui n'sait point d'un quelle étable. »

Ainsi donc, n'importe quel ignorant peut pontifier sur nos affaires et influencer l'opinion publique en écrivant les pires âneries. Pour comble, la Radiodiffusion, qui n'en rate pas une, s'empresse de les répercuter sur toutes les ondes.

Je demande à nos amis marseillais d'envoyer un numéro du « Cheminot de France » à la Rédaction du « Méridional ».

Sacré « Méridional », va!

K. CHAPRET.

Regards sur l'Histoire Ouvrière

Il y a un peu plus de cent ans — du 5 au 25 août 1842 — une importante grève paralysait le travail dans plusieurs régions de l'Angleterre (Lancashire - Yorkshire...).

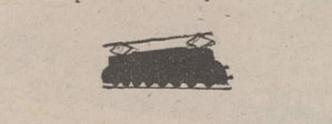
Un militant ouvrier qui avait été appelé « le père du mouvement gréviste » Richard PILLING était traduit en mars 1892 devant le jury de Lancaster.

Dans la plaidoirie qu'il prononça devant le jury, Richard PILLING « raconte avec une simplicité émouvante que provoquée par l'extension du chômage et les réductions de salaires depuis 1837, les grèves ont été essentiellement une explosion de la misère et de la révolte ouvrière ». (E. DOLLEANS, Histoire du Mouvement ouvrier T. I.) N'en a-t-il pas été de même du 7 au 25 août 1953 ?

Ci-dessous des extraits de la plaidoirie de R. PILLING :

« Messieurs les Jurés, il a été dit par l'un des témoins que j'étais le père de ce grand mouvement, que j'étais le père de ce mouvement de révolte. S'il en est ainsi, punissez-moi et laissez les autres s'en aller libres. Mais je le dis, ce n'est pas moi qui suis le père de ce mouvement, mais la Chambre. Nos adresses lui ont été présentées et elle n'a pas fait justice à nos griefs. Et là seulement est la cause.

cune des premières nécessités de la vie ? En vérité, je me rappelle quel- qu'un allant à la maison d'un gentleman d'Asthorpe demander une bouteille de vin pour lui et recevant cette réponse : « Oh ! c'est pour un Chartiste, il n'y en a pas pour lui. » Oh ! un tel procédé de la part des riches



ne convaincra jamais les Chartistes qu'ils ont tort. Messieurs les Jurés, mon fils mourut avant le commencement de la grève et tels étaient les sentiments des gens d'Asthorpe à l'égard de ma famille qu'ils réunirent 4 livres pour son enterrement. Messieurs les Jurés, c'est dans ces circonstances qu'il m'arriva d'aller à Stockport, excité, je l'admetts, par la perte de mon fils et en même temps par une réduction de 25 %, car, je veux bien le reconnaître et vous le confesser, Messieurs les Jurés, plutôt que de vivre pour souffrir une autre réduction de 25 % j'aurais mis fin à ma propre existence. Telle était mon intention...

« Messieurs les Jurés, je ne vous ai pas dépeint, autant que je le pourrais, le système de la fabrique. Beaucoup d'entre vous le connaissent. Je sais un cas à Stockport où un maître, le maire de Stockport, M. ORREL, emploie 600 personnes et ne permet pas à un seul homme de travailler dans son usine. J'ai vu des maris apportant leurs enfants à la fabrique pour les faire allaiter par leurs mères et apportant à leurs femmes



leur déjeuner. J'ai vu cela à la fabrique de Bradshaw où des femmes sont employées au lieu d'hommes. J'ai fait partie de la députation adressée à M. ORREL et aussi à M. BRADSHAW leur demandant de permettre aux hommes de travailler dans leurs usines, mais ils ont refusé. Une femme demandait instamment que son mari fût autorisé à venir travailler à son côté, mais cela lui fut refusé.

« Tels sont quelques cas dont j'ai eu l'expérience, mais il y en a des milliers d'autres. Par suite de l'emploi des femmes dans ces conditions, les surveillants, les contremaîtres et autres instruments du maître prennent avec celles-ci les libertés les plus scandaleuses. Si je vous donnais le détail des traits que j'ai vus moi-même de la part d'hommes de cette sorte, vous seriez étonnés que des pères et des maris eussent encore quelques sentiments pour les ouvrières des fabriques, mais vous ne seriez pas étonnés qu'on s'efforçât de réformer ce système.

« Voilà ce que j'ai fait ; tel est mon crime... Supposez, Messieurs, que vous ayez une femme et six enfants sans ressources, dépendant, pour vivre, de votre travail, et supposez que, réduction de salaire après réduction, il ne vous reste plus qu'à peine la portion poudrée suffisante pour vous assurer les premières nécessités de la vie, et que le samedi soir votre triste épouse n'ait rien pour sa famille ; qu'elle voie ses chers enfants mourant presque faute du nécessaire, et que vous ayez un fils, comme j'en avais un, sur son lit de mort, sans assistance médicale, et rien pour le soutenir, quels seraient vos sentiments ? J'ai été vingt ans tisserand à la main et dix ans dans une fabrique, et je dis sans hésitation que pendant ce temps j'ai travaillé douze heures par jour, à l'exception de douze mois pendant lesquels les maîtres de Stockport n'ont pas voulu m'employer ; et plus longtemps, plus durement j'ai travaillé,

plus pauvre et plus pauvre je suis devenu chaque année, tant et si bien qu'à la fin je suis presque épuisé. Si les maîtres avaient fait une autre réduction de 25 % j'aurais mis fin à mon existence plutôt que de travailler douze heures par jour dans une fabrique de coton pour manger des pommes de terre et du sel.

« Messieurs les Jurés, je remets maintenant mon sort entre vos mains. Quelle qu'ait été pour d'autres la cause de la grève, elle a été pour moi une question de salaires. Et je dis que, si M. O'CONNOR en a fait une question de Chartisme, il a fait des merveilles pour l'étendre à travers l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse. Mais, pour moi, cette grève a toujours été une question de salaires et de Ten hours'bill. J'ai combattu long-



temps pour maintenir les salaires et j'agirai ainsi jusqu'à la fin de mes jours ; et, même enfermé dans les murs d'un cachot, sachant que j'ai été un des principaux bâtons mis dans les rayons de la roue qui ont empêché la dernière réduction de salaires, sachant que, grâce à cette grève, des milliers et des dizaines de milliers d'hommes ont mangé le pain qu'ils n'auraient pas mangé si la grève n'avait pas eu lieu, je suis satisfait, quel que soit le résultat. Sur ces observations, je vais vous laisser remplir votre devoir. Je ne doute pas que vous ne me laissiez, par votre verdict, retourner à ma femme, à mes enfants et à mon travail. »

« Ce plaidoyer emporta l'acquiescement. »

Ces cruelles conditions d'existence qui étaient faites aux travailleurs de Grande-Bretagne se retrouvaient en France. C'était l'époque où le droit syndical n'existait pas.

Pour conquérir ce droit, bien des ouvriers de chez nous connurent le



chômage, la misère, la prison, mais leur lutte héroïque fut couronnée de succès. Aujourd'hui, chaque travailleur a le droit de se syndiquer ; le syndicat possède ses moyens d'expression, il a conquis définitivement droit de Cité.

Que diraient ces pionniers du syndicalisme s'ils revenaient aujourd'hui, pour apprendre que des millions de travailleurs continuent à se plaindre de l'injustice de leur sort et refusent, pourtant, de se syndiquer ?

P. B.

LOURDES

HOTEL du LOUVRE et N.-DAME de la GARDE

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

Prix spéciaux pour Cheminots

Tél. : 404

Arrestation préfabriquée

Après quatre jours de prolongation, qui n'apportèrent absolument rien aux travailleurs, la grève d'août se terminait totalement sur ordre de la C.G.T.

Quelques heures après, on comprenait la musique, en apprenant la libération de LE LEAP, MOLINO, STIL, DUCOLONE et LAURENT.

Il restait un cas bien ennuyeux, celui de Benoit FRACHON, qui au lieu de se laisser arrêter avec ses collègues, avait préféré jouer les maquisards.

Pas emprisonné. Impossible évidemment de le libérer. Du coup Benoit jouissait de moins de libertés que ses copains.

De moins de libertés ? Il en prit ; que risquait-il après tout ? Il se remit tranquillement à aller à son P. C. de la rue La Fayette, à vaquer à ses occupations, mais, manque de chance, la police s'obstinait à ne pas le trouver ; ça ne pouvait durer. Tout révolutionnaire qu'il est, Benoit préféra être en règle avec les autorités.

Alors « l'Huma » annonça que Benoit FRACHON irait le 22 novembre à la Grange-aux-Belles, présider le Congrès des Syndicats de la région parisienne. On le claironna sur tous les toits, de telle manière que, cette fois, Pandore eût été définitivement ridiculisé s'il n'avait arrêté Benoit.

Après avoir poussé, avec tant d'insistance, son secrétaire général dans les mains de la police, la C.G.T. réussit enfin à le faire provisoirement enfermer.

Un scénario bien réglé

Toutes les précautions étaient prises d'ailleurs pour que l'affaire ne puisse rater.

A la sortie du Congrès, Benoit prit place dans sa voiture, sur la banquette avant, à côté du chauffeur, de façon à être bien vu. Qui



sait, avec ces policiers, si peu physionomistes, on ne sait jamais.

Et puisque les choses devaient normalement se passer comme elles se sont passées, l'avocat de Benoit était présent, tout prêt à remplir ses bons offices.

On aurait vraiment été bien ennuyé à la C.G.T. si l'arrestation avait loupé.

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



Services communs

RÉTROSPECTIVE !

UNE fin d'année est toujours l'occasion des mises au point. Quels événements ont marqué l'année écoulée et quels objectifs demeurent encore à atteindre ?

Poser la question, c'est la résoudre, diront la plupart, car les revendications catégorielles « bureaux » n'ont guère progressé en 1953 ; beaucoup pensent même que notre catégorie a subi un magistral camouflet : en effet 1953 est le millésime de la naissance de « l'examen de barrage ».

Cet examen de barrage prévu depuis quatre ans, mais dont nous n'avons pu obtenir l'ajournement plus longtemps en espérant qu'il ne verra jamais le jour est devenu une réalité et quelle réalité ! Il n'y a pour s'en convaincre (si par hasard il en était qui ne le soient pas encore) qu'à examiner les résultats là où il a eu effectivement lieu. Sans revenir sur toute la discussion et sans reprendre tous les arguments que nous n'avons cessé d'exposer à tous les échelons, il en est un sur lequel je voudrais insister : la discussion qui aurait dû s'instaurer à son sujet au sein de la Commission de Convention collective.

Que constatons-nous à l'heure actuelle d'après les résultats que nous connaissons ? Dans tel Service, 25 % de reçus, dans tel autre 9 % ; ceci semblerait prouver que le niveau général des agents de bureau est plus faible dans un Service que dans l'autre et que, dans l'ensemble, les agents des filières administratives, vu le petit nombre des reçus, sont loin d'être des surhommes, occasion d'un discrédit plus grand de nos filières. Un axiome admis de tous veut heureusement que les gens ne soient pas sur telle Région plus sots que sur telle autre ou dans telle catégorie moins à la hauteur que dans telle autre ; les conclusions ci-dessus ne sont donc pas autorisées.

D'où viennent alors de semblables différences ? Tout simplement du fait que les éléments d'appréciation de chacune des épreuves n'ont pas été codifiés préalablement, que les correcteurs des différents Services n'étaient pas de même origine, que, selon les besoins, la notation a été plus ou moins sévère, que les sujets étaient ou trop vastes ou pas assez simples et que, ce que nous avions prévu, des agents bien spécialisés, tels les mécaniciens, ne pouvaient traiter valablement aucun sujet. Notons toutefois que le Service VB semble vouloir éliminer certains de ces inconvénients en organisant son examen à l'échelon des I. F.

En définitive, ce montre à besoin d'être, dans sa forme comme dans son existence elle-même, remis sur le métier et cela ne pourra se faire que dans le cadre d'une large discussion entre les parties intéressées, c'est-à-dire au sein de la Commission de Convention collective.

Malgré tout, nous avons obtenu que les agents dispensés de cet examen (la bête noire de l'année) soient un peu plus nombreux que prévu : tout comme les agents figurant à un TA les agents figurant à une liste n'y sont pas soumis.

Une autre satisfaction, cette année, oh ! bien petite celle-là, les agents figurant sur une liste d'aptitude 1949 bénéficiant à leur nomination de la classe de voiture prévue au régime antérieur, alors que ce privilège était uniquement réservé aux agents qui étaient inscrits à un tableau d'aptitude.

Devant un si maigre tableau de chasse, nous sommes tentés de conclure au pessimisme et de nous décourager, mais avant toute conclusion, je ne voudrais pas passer sous silence la prime de productivité.

En effet, le Protocole du 24 mai était l'aboutissement de la si épineuse question de l'harmonisation, et l'on se souvient que, si l'harmonisation promise depuis 1947 était intervenue comme une opération de mise à portée pure et simple des différents emplois des industries nationalisées comparées, les agents de bureau de la S.N.C.F. auraient été plus que des parents pauvres. Or, la prime de productivité nous apporte en quatre étapes 1.440 francs intégralement hiérarchisés suivant la grille 100/770 plus la majoration correspondante de 11 à 25 % selon les résidences, tout comme aux autres catégories qui étaient en droit de prétendre beaucoup plus que nous dans l'opération d'harmonisation.

Si les revendications catégorielles n'ont pas avancé, l'activité syndicale sur le plan général en 1953 en est certainement la cause, nous pouvons dire en définitive que sur le plan vital, celui des salaires, notre catégorie est à peu près la seule à avoir eu plus que nous ne pouvions l'espérer. Il y a là peut-être un indice du sens à donner à notre travail futur : au lieu de nous lamenter en nous confinant dans notre état d'employé de bureau (position assez égoïste), nous devons sans cesse penser que nous faisons partie de la masse des cheminots et que c'est surtout pour cette raison que nous nous sommes syndiqués et que nous nous sommes syndiqués à la C. F. T. C. qui voit d'abord et avant tout l'intérêt de la corporation tout entière et répugne à faire vibrer certaines cordes sensibles par la mise en exergue de tel problème catégoriel dans le seul but de la propagande.

Le Secrétaire : A. DEBANDE.

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

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

Téléphone : TRUDAINE 91-03

Chèques postaux : Paris 26-44

BULLETIN D'ADHÉSION

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

(Région :) et en accepte les statuts.

NOM (en majuscules) et Prénoms.....

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

Né. le..... à....., départ.....

Grade....., échelle.....

Service..... Résidence d'emploi.....

Entré à la S.N.C.F., le..... Commissionné le.....

..... le..... 19.....

Signature :

Adresse du domicile.....

1	2	3
---	---	---

BUVEZ DU BON VIN

VINS de table exquis 10^e à 13^e
Banyuls, Grand Roussillon, Grenache
et Vins vieux supérieurs de bouteille
QUALITE — PRIX — LOYAUTE

PRUNAC ET THOMAS
Vins, à PERPIGNAN (P.-O.)

VENTE DIRECTE DU FABRICANT
CYCLES BALLIS
MANUFACTURE DES
SAINT-ETIENNE
3, RUE BERNARD-PALISSY
9 bis, Bd FILLES-DU-
CALVAIRE — PARIS
GARANTI 5 ANS
CATALOGUE GRATUIT
9.500
FACILITÉS DE PAIEMENT

EXPLOITATION



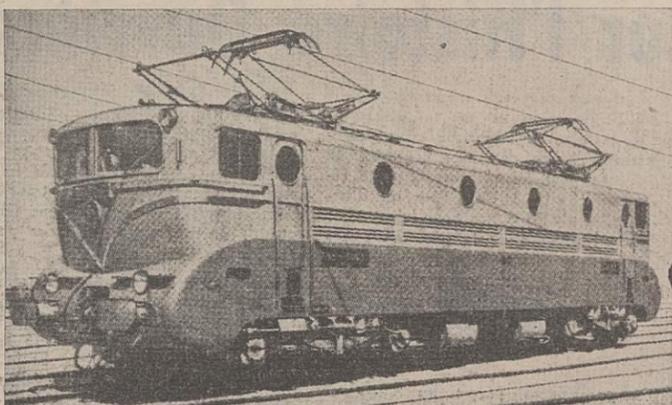
FILIÈRE ACTIVE

En cette fin d'année, j'ai pensé qu'il serait bon de donner à nos camarades les perspectives de notre action future pour l'aboutissement des revendications propres aux agents du Mouvement.

Vous avez pu lire, dans « Le Cheminot de France » du 30 octobre, le compte rendu de l'audience au Service Central Mouvement de notre C. T. Si les résultats immédiats se soldent par de vagues promesses pour quelques questions, il faut reconnaître que le problème intéressant en premier lieu tous les agents de la fonction active n'a pu être discuté, les représentants de la S.N.C.F. ne l'ayant pas laissé

pas de reconnaître les injustices, encore faut-il les réparer.

Espérons que M. le Directeur général qui écrivait, dans la publication « Activité et Productivité de la S.N.C.F. en 1952 » : « Plus encore que la vitesse la régularité témoigne du bon fonctionnement d'un réseau : elle est le signe d'une organisation bien conçue et, chez les cheminots, d'une parfaite discipline. De plus, loin d'être un luxe, la régularité est une source d'économies et une des meilleures garanties de sécurité », comprendra que tous les agents Mouvement, de l'homme d'équipe au chef de gare, sont



Locomotive électrique à grande vitesse BB 9003/9004

figurer à l'ordre du jour, prétextant qu'il était du ressort d'une instance supérieure.

Au cours de la discussion, nos dirigeants ont pourtant été amenés à reconnaître les mérites des facteurs enregistrants, compte tenu de leurs connaissances, tant Mouvement que Trafic, et de leurs responsabilités. Ce qui est admis pour un facteur enregistrant pourrait bien l'être pour les autres grades de la filière.

A la suite de cette audience et tenant compte des directives de notre sous-commission Mouvement, nous avons demandé au Bureau fédéral de solliciter une audience de la Direction générale S.N.C.F. où les questions qui n'ont pu être solutionnées au Service Central Mouvement seront reprises, ce sont entre autres : indemnité spéciale des services actifs, situation des conducteurs de locotracteurs, amélioration de la situation des entraveurs dans les triages, amélioration à apporter au régime de l'habillement.

Que sortira-t-il de cette audience ? Il faut espérer que nos dirigeants prendront conscience de l'urgence nécessaire de faire quelque chose pour ces agents bons à tout, travaillant sans pouvoir connaître vraiment les joies de la famille, toujours sur la brèche par n'importe quel temps.

Il est grand temps qu'une solution intervienne en notre faveur, il ne suffit

des artisans de cette régularité et qu'il voudra bien se pencher sur le problème de la fonction active.

Pensons que Noël, qui pour beaucoup d'entre nous se passera au travail, apportera l'assurance de jours meilleurs.

Jean BORD.

Nos camarades belges ont tenu leur Congrès

Le 29 novembre s'est tenu, à Bruxelles, le Congrès de la Centrale belge des Cheminots C.I.S.C. De très intéressants rapports ont été présentés par Victor DE CLERCO, président, et par BOULANGER, secrétaire général, portant sur la situation générale de la S.N.C.B. et sur les revendications professionnelles et sociales des cheminots belges.

Cette manifestation a mis en avant les résultats obtenus par l'action persévérante de nos amis et marqué les progrès réalisés par leur Centrale, dont le caractère représentatif s'est à nouveau affirmé.

Toutes nos félicitations et nos vœux pour la continuation de la marche en avant de l'organisation sœur.

A. P.

Vins de Bordeaux

A. FERCHAUD, Fils
LARUSCADE (Gironde)

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

(S. A. T. E. B. A.)

TOUS MOULAGES EN CIMENT

262, boulevard Saint-Germain - PARIS (7^e) - Tél. : INV. 59-19

TRAVERSES mixtes acier et béton armé par Equipement des Voies principales et des Embranchements



VOIE ET BATIMENTS

ACTIVITÉ TOUJOURS ACCRUE

Oui, notre activité ne cesse de s'amplifier, nombreuses sont encore les revendications catégorielles non satisfaites.

Inutile de les énumérer à nouveau, je crois en avoir suffisamment parlé dans nos derniers numéros.

A ces revendications déjà nombreuses, chaque mois en apporte de nouvelles. Notre patience pourrait avoir des limites.

Les rapports que nous recevons, les contacts que nous avons avec nos camarades nous montrent qu'un mécontentement grandissant règne à V.G.

Si un certain nombre de nos camarades appartenant aux basses échelles ont vu leurs salaires légèrement améliorés après la grève d'août, au prix, hélas ! d'un énorme sacrifice, ils constatent avec beaucoup d'amertume que leurs revendications catégorielles, pourtant légitimes, ne sont jamais satisfaites.

Notre activité peut s'amplifier, le résultat des élections de mai dernier montre que, de plus en plus, les gars de la voie nous accordent leur confiance.

Pendant la grève d'août, de véritables militants se sont révélés et sont passés immédiatement à l'action.

Comment ne pas rester optimiste devant cette ascension du syndicalisme chrétien dans notre profession ! Que tous ces militants soient vivement félicités. Ils ont compris que,

pour que règne un peu plus de justice sociale, ils n'avaient pas le droit de rester inactifs.

Nos Commissions techniques régionales qui vont se réunir prochainement ne manqueront pas, sous l'impulsion de ces jeunes militants, de nous adresser des rapports détaillés de leurs travaux. Ces documents serviront de base de travail à notre Commission fédérale, qui, elle aussi, se réunira début février avant notre Congrès fédéral.

Sans attendre ces réunions, une audience est demandée à la Direction générale pour y discuter certaines questions du ressort du Service central du Personnel. Nous attendons d'être convoqués.

Pussions-nous trouver, au cours de cette audience, un véritable esprit de compréhension, afin d'obtenir la suppression de certaines injustices dont sont victimes nos camarades de la Voie.

Quand vous lirez ces lignes prendra fin cette année 1953 qui a été, pour les cheminots en particulier et les travailleurs en général, une année de lutte comme l'histoire syndicale n'en a pas enregistré depuis des dizaines d'années.

Au seuil de 1954 et au nom de notre Commission technique fédérale, je vous adresse à tous mes meilleurs vœux, à vous et à vos familles, en vous assurant que nous ferons tout

HABILLEMENT DU PERSONNEL

Lorsque, en juillet, nous avons vu sortir le nouveau Règlement P 16 qui traite de l'habillement du personnel, nous nous sommes réjouis du fait que les agents changeant de grade n'étaient plus tenus de restituer les casquettes usagées (heureusement la S.N.C.F. ne fournissait ni caleçons, ni chaussettes !).

Puis nous avons constaté certaines modifications restrictives. Nous attendions patiemment les rectificatifs qui, en règle générale, suivent de très près l'envoi d'un nouveau document.

Ne voyant rien venir, nous ne comprenons plus, parce qu'il est incompréhensible que les agents n'aient plus la faculté de prolonger la durée de leurs vêtements d'uniforme.

Nous ne comprenons pas non plus que l'échange d'un pardessus contre un complet soit rendu impossible ; les agents de la Méditerranée auront bonne mine en pardessus sous un soleil de plomb. Pour la circonstance, disons que c'est une histoire de fadas.

Et ce n'est pas tout. Aux agents de trains, la S.N.C.F. continue de fournir un pantalon tous les douze mois et un veston tous les quinze mois, ceci sans doute pour accentuer par une différence de teinte entre les deux pièces le ridicule causé par le liseré bleu (un peu pompier).

Mais « il est interdit de rien ajouter ou retrancher aux vêtements d'uniforme ». Ne saisissant pas très bien le sens de cette phrase, j'espère que les camarades ne seront pas punis pour avoir profité de la véritable compétence de leurs épouses lorsque, après avoir retourné au service leurs vêtements pour rectifications, ceux-ci leur ont été relivrés avec des pantalons éléphantiques auxquels il fallait couper quelques dizaines de centimètres...

Nous sommes même persuadés, en attendant que la S.N.C.F. raccourcisse le délai de quinze mois, que les femmes de cheminots, malgré l'interdiction du règlement, continueront d'ajouter des pièces aux fonds de pantalons usagés de leurs maris.

Et puisque les agents sont soumis à l'obligation, surtout morale, d'être toujours dans une tenue impeccable, demandons à la S.N.C.F. de prendre matériellement sa part d'une telle obligation, aidant au maximum son personnel à modeste salaire.

Pierre VACHERAND.

Rhumatisants - DAX

Cure forfaitaire à 28.000 fr.
21 jours hébergement et traitement
HOTEL de la PAIX Thermes romains dans l'hôtel

EQUIPE DE SOUDURE

A compter du 1^{er} octobre 1953, la composition des équipes de soudure à l'arc est la suivante :

Un soudeur, OPFL1 (ou exceptionnellement ME0), soudeur à l'arc ;

Un aide, OPFL2 ou OPFL1, soudeur à l'arc,

et éventuellement
Un deuxième aide OSP (poseurs, ferreux d'appareils et rails) pouvant assurer la protection du chantier.

La situation des OPFL2 dans le poste de premier aide qui ont été reconnus posséder les aptitudes pour le grade d'OPFL1 sera à régulariser à compter de cette date.



PERSONNEL DE CONDUITE

REUNION de la COMMISSION TECHNIQUE "ROULANTS"

LE 11 NOVEMBRE 1953

Rapport de H. FAIVRE à la C.T.

LA suite des grèves d'août, nous nous trouvons dans une situation toute nouvelle, le Gouvernement, de même que la S. N. C. F., a actuellement à l'étude un projet de réglementation du droit de grève qui, s'il était appliqué, nous interdirait pratiquement tout droit de grève puisque un certain nombre d'agents de conduite, ainsi que les services de sécurité, seraient réquisitionnés de façon permanente.

Il est donc nécessaire d'envisager, pour l'avenir, les moyens d'action que nous devrions utiliser.

La situation se présente-t-elle plus grave que par le passé ? Je ne pense pas (je parle ici en qualité de « roulant »). La grève est une arme précieuse pour la classe ouvrière, mais elle est trop souvent galvaudée pour des fins plus ou moins avouables. Je ne veux pas aujourd'hui faire le procès de la grève, son commencement et ses aboutissants ; comme mes camarades, j'ai fait grève, je n'ai même pas discuté. Le dépôt de la Villette était occupé par les grévistes et, j'aime mieux vous le dire, j'étais attendu. Je commençais à 4 heures du matin ; dès mon arrivée je fus entouré pour savoir ce que j'allais faire. Les pourparlers continuant, la C. F. T. C. n'avait pas donné d'ordre, mais je ne suis pas un briseur de grève, ça serait stupide et inopérant. Je me suis donc joint au mouvement en attendant que notre Fédération, ayant épuisé les pourparlers, prenne position.

Nous, camarades, nous formons une catégorie bien particulière dans la corporation et, de même que les cadres, nous n'avons pas grand-chose à gagner de mouvements sporadiques quoique pleinement justifiés. Oui, la grève avait sa raison d'être, bien trop, hélas ! Il n'a fallu qu'un manque de sens politique pour faire éclater l'orage.

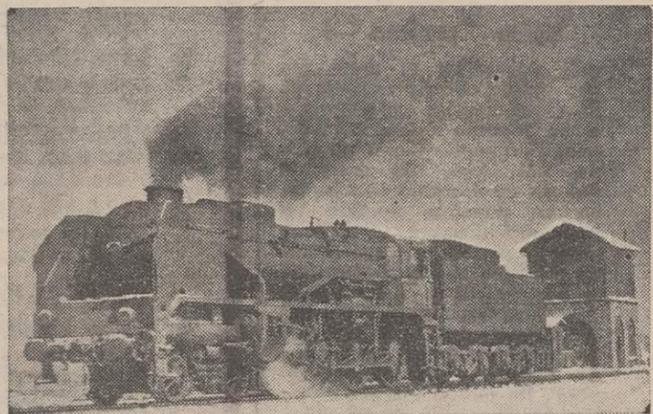
Mais revenons à nos affaires ; et je pense au travail silencieux que nous avons fait en commun sous la direction de l'ami G. LANSON, sur le projet de modification de la P4, etc., et là, sans bruit, sans fracas, nous avons obtenu des résultats appréciables. Il y a trente et un ans que je suis au Chemin de Fer, j'avais toujours entendu parler de la garantie de l'emploi, des maladies professionnelles qui sont souvent la rançon de notre métier, mais je ne voyais jamais rien venir ; ne croyez pas qu'ici je veuille diminuer le travail des autres Fédérations, nous sommes tous des rouleurs et c'est par l'effort de tous que nous pourrions arracher nos revendications. Seulement, dans les réclamations formulées nous apportons des affirmations et peu de preuves. Bien sûr, les arguments présentés avaient leur valeur, mais pour convaincre nos dirigeants, il fallait davantage ; c'est pourquoi j'avais demandé à nos camarades MONTCLAIR et ULRICH, de même qu'au Président GARNIER, de procéder à une enquête dans les pays voisins. Ce n'est que lorsque j'ai appris, à la lecture des rapports qui me parvenaient, que nos voisins étaient en avance sur la question que j'ai repris espoir et, aujourd'hui, ce problème majeur de sécurité de l'emploi est réglé, le port des lunettes médicales est autorisé ; ceci, mes camarades, pour vous dire que le travail des Commissions Techniques est la solution de l'avenir.

Une autre question majeure est celle des primes. Or, j'ai appris par les camarades allant à Bâle et à Luxembourg que, dans ces pays, la situation des agents de conduite est bien meilleure qu'en France pour une responsabilité moindre. Là encore, je pense que nous pourrions employer la même tactique, et j'ai l'intention de me mettre en rapport avec nos collègues étrangers sur cette importante question. Je pense pouvoir vous donner, à notre Conférence Nationale, des précisions intéressantes à ce sujet.

À la Direction du M. T., on nous répond, chaque fois que nous parlons de cette brûlante question : « Nous cherchons par tous les moyens à améliorer les primes de traction, le problème est complexe et la solution pas facile à trouver. » Seulement on se garde bien de chercher à savoir comment

cela se passe dans les pays voisins que l'on sait en avance sur nous sur le plan social et sur le plan des salaires, et pourtant vous admettez comme moi que, s'il s'agissait de perfectionnements mécaniques, d'améliorer le rendement, on n'hésiterait pas à envoyer des spécialistes en Amérique ou ailleurs

de tous que nous parviendrons à faire aboutir et triompher notre point de vue. Je vous demande donc de désigner, dans chaque secteur, un responsable qui devra se tenir au courant des besoins des Syndicats de son secteur par l'intermédiaire d'un correspondant « agent de conduite » par Syndicat



pour voir, sur place, comment ça se passe.

Pour nos primes, il en va autrement ; on donne une somme globale à la S. N. C. F. et le Ministre lui dit : « Débrouillez-vous. »

Je vous dis ceci, mes Camarades, afin de vous faire toucher du doigt le problème de nos C. T. ; c'est par l'effort et la collaboration

et devra ensuite transmettre les demandes au Secrétaire de la C. T. Régionale, qui déterminera à quel stade du Service Régional ou S. N. C. F. lesdites questions devront être présentées afin d'être réglées dans un sens favorable.

Un effort, mes Camarades, et nous verrons nos espoirs couronnés de succès. H. FAIVRE.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS des Services du Matériel et de la Traction

Echelles	Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Médit.	Ensemble
SITUATION AU 31 MARS 1951							
10 à 19.....	2.201	1.572	1.811	1.578	1.972	720	9.854
7, 8, 9.....	3.973	3.785	3.226	2.690	3.452	1.252	17.778
1 à 6.....	23.257	17.398	18.839	13.364	18.580	7.890	99.828
T. 1 à T. 4.....	6.120	5.096	5.884	4.067	5.495	2.758	29.420
Auxiliaires.....	955	534	727	641	875	469	4.201
ENSEMBLE.....	36.506	28.285	30.487	22.340	30.374	13.089	161.081
SITUATION AU 30 SEPTEMBRE 1952							
10 à 19.....	2.094	1.529	1.768	1.480	1.887	654	9.412
7, 8, 9.....	3.670	2.950	3.031	2.512	3.296	1.244	16.703
1 à 6.....	21.184	16.585	17.625	12.255	17.325	7.395	92.369
T. 1 à T. 4.....	5.959	4.933	5.516	3.956	5.107	2.577	28.048
Auxiliaires.....	665	394	664	537	536	357	3.153
ENSEMBLE.....	33.572	26.391	28.604	20.740	28.151	12.227	149.685
SITUATION AU 30 SEPTEMBRE 1953							
10 à 19.....	2.032	1.490	1.730	1.438	1.856	624	9.170
7, 8, 9.....	3.568	2.819	2.913	2.428	3.182	1.208	16.118
1 à 6.....	20.611	15.725	17.205	11.740	16.833	7.330	89.444
T. 1 à T. 4.....	5.753	4.861	5.335	3.897	4.817	2.473	27.136
Auxiliaires.....	543	342	623	553	345	245	2.651
ENSEMBLE.....	32.507	25.237	27.806	20.056	27.033	11.880	144.519

CHEZ LES SECONDAIRES

Une délégation conduite par FORRAY, comprenant nos amis HANUS, LEDRU et ANDRIEUX, a été reçue le 18 novembre successivement par MM. DRONNE, député de la Sarthe, CHASTELLAIN, ministre des Travaux Publics et des Transports, PEYTEL, député de la Seine.

La délégation a remercié vivement M. DRONNE de ses interventions en faveur de la péréquation des retraites des petits chemins et tramways.

M. DRONNE promet de continuer son action dans ce but ; il nous a fait part des décisions favorables des Commissions des Moyens de communication, des Finances et du Travail de l'Assemblée Nationale, ainsi que de l'attitude très bienveillante à cet égard de M. CHASTELLAIN.

M. CHASTELLAIN a déclaré qu'il connaît la misère de nombreux retraités de la C. A. M. R. n'ayant qu'une retraite dérisoire et pour lesquels il estime qu'une amélioration de leur situation est absolument nécessaire dans le plus bref délai. La péréquation des pensions de la C. A. M. R. s'impose donc au point de vue humain et M. CHASTELLAIN promet d'intervenir personnellement auprès de M. Edgar FAURE pour obtenir la subvention nécessaire à cet effet.

La délégation a été reçue par M. PEYTEL, qui l'a

entretenue du projet de loi qu'il a déposé.

Ce projet prévoit la péréquation, à compter du 1^{er} janvier 1954, des retraites et pensions des agents affiliés à la C. A. M. R. sur la base du montant des pensions servies aux agents prenant leur retraite au 31 décembre 1953, ceci au moyen d'une subvention inscrite au budget du Ministère des Travaux Publics en tenant compte des disponibilités de la C. A. M. R.

La délégation a demandé que, dans les délais les plus rapides, ce projet soit mis à exécution ; elle a par ailleurs soulevé la question de l'avenir de la C. A. M. R. qui peut être sauvegardé par l'application de la loi du 19 août 1950 sur l'affiliation à la C. A. M. R. des agents des Services publics de transports sur route.

M. PEYTEL est opposé à la mise en vigueur de cette loi qui, dit-il, ne résoudrait pas la question de la pérennité de la C. A. M. R. Il estime que la solution à apporter serait de la considérer comme un régime complémentaire de la Sécurité sociale.

La délégation fait les plus expresses réserves sur le point de vue de M. PEYTEL.

Notre action va, bien entendu, continuer plus résolue que jamais pour obtenir enfin satisfaction à nos revendications légitimes qui devraient être depuis longtemps satisfaites.

A. HANUS.

Matériel et Traction

Le problème des effectifs



DIFFERENTES reprises nous vous avons entretenus, dans ces colonnes, de la situation des effectifs du M. T. ; certains camarades ont pu penser, suivant les résidences et les établissements où ils se trouvent, que nous voyions les choses en noir. Cependant les faits sont là, les tableaux ci-dessous vous le diront de manière précise.

À la lecture de ces tableaux, nous sommes tentés de penser que nous allons vers la fin de la compression ; en effet, la baisse est beaucoup moins forte, pour le dernier exercice, que pour le précédent. Ce n'est là qu'une impression, car les progrès techniques continueront d'apporter certaines répercussions sur les effectifs. Dès 1954, l'électrification continuera d'aller de l'avant, tant dans le Nord-Est qu'en Savoie, et vous savez, comme nous, que l'entretien du matériel moteur électrique nécessite moins de main-d'œuvre que la vapeur, il y aura donc répercussion immédiate sur le personnel des ateliers et dépôts, l'électrification de Paris-Lyon l'a suffisamment démontré.

D'autre part, les diesels, les torails, les locotracteurs deviennent également de plus en plus nombreux. Inévitablement le volume d'heures de travail diminuera, entraînant à sa suite de sérieuses modifications dans votre vie habituelle.

Bien sûr le service reconvertera la main-d'œuvre aux besoins nouveaux, mais ceci n'empêchera pas la suppression de certains établissements, de dépôts en particulier.

Il nous reste un moyen immédiat pour nous défendre, c'est de prendre à l'industrie privée le volume d'heures de travail nécessaire au maintien des effectifs. Or, en ce qui concerne les travaux du matériel moteur, le travail confié à l'industrie privée est insignifiant. Mais en ce qui concerne le matériel remorqué (voitures et wagons), il est possible de reprendre à l'industrie privée un certain vo-

lume de travail, malgré la diminution constante que celle-ci supporte également depuis quelques années, ce qui nous permettrait de subir dans de meilleures conditions l'application des techniques modernes.

Voyez-vous, mes camarades, le problème des effectifs reste posé, et il faut que partout, en particulier dans les centres et régions qui vont subir certains bouleversements, vous soyez à l'avant-garde pour la défense de nos ateliers et dépôts et, de fait, pour la sauvegarde de vos intérêts.

Certains vous conseilleront, ou simplement, trop simplement même, d'essayer de faire échec à la compression des effectifs en manifestant, en arrêtant le travail, en tentant de faire obstacle au progrès technique.

Jamais, et dans aucun pays du monde, on n'a pu empêcher le progrès. Le pourrions-nous que ce serait la pire des aventures à courir. Le chemin de fer doit se défendre, et pour se défendre, il doit se tenir à la tête du progrès technique. Notre sort est absolument dépendant de celui de notre outil de travail.

Nous allons, qu'on le veuille ou non, vers une communauté européenne des transports. De même que toute l'économie se développera sur le plan européen. C'est la seule planche de salut et voilà pourquoi cela est inéluctable.

Je crois sincèrement que nous devons souhaiter une accélération de ce mouvement qui, en vivifiant l'activité économique, donnera également un accroissement d'activité aux différents modes de transport.

Alors sans doute les effectifs actuels ne suffiront plus.

Mais que de travail en perspective pour les organisations syndicales, sur les plans national et international. J. CHAPLAIS

VINS EXCELLENTS A PRIX COUTANT M. ARNAUD, vigneron JUNAS (Gard)



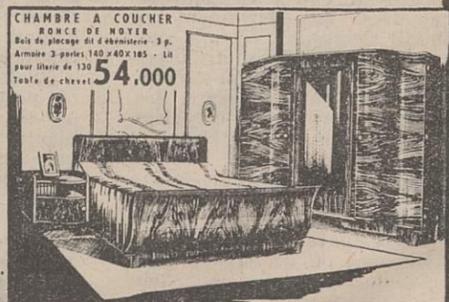
Formidable...

Achetez sans crainte à crédit M^r SÉGALOT paiera pour Vous

en cas de MALADIE ou d'ACCIDENT

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

Ça... c'est du meuble



AUTRES AVANTAGES : GRANDES FACILITES DE PAIEMENT LIVRAISON GRATUITE DANS TOUTE LA FRANCE REMBOURSEMENT DES FRAIS DE VOYAGE CATALOGUE N° 929 GRATUIT SUR DEMANDE

SÉGALOT PARIS-AMEUBLEMENT

52 Av. du GLECLERC, PARIS 14^e (Anc. Avenue d'Orléans) Métro et Autobus MOUTON-DUVERNET 52

Attention M^r SÉGALOT n'a pas de succursale dans l'av. du GLECLERC. Adressez-vous bien au 52

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

MAGASINS OUVERTS TOUTS LES LUNDIS APRES-MIDI

Des Réalisations Syndicales au service des Travailleurs

NOTRE MAISON FAMILIALE DE VACANCES

DEPUIS de longues années, notre Fédération recherchait la possibilité d'ouvrir une maison familiale de vacances.

Pourquoi cette expérience ? Tout simplement pour apporter la preuve que les vacances en famille sont possibles !

Nous disons que la formule en usage qui consiste à envoyer les enfants en colonies de vacances, ce qui revient en fait à les séparer de leurs parents, ne devrait fonctionner que complémentarément à des vacances au cours desquelles les familles seraient réunies.

Certes, tout est mis en œuvre pour donner de bonnes et saines vacances à nos enfants et les efforts des entreprises ne sauraient être sous-estimés, mais l'on oublie trop facilement que les travailleurs et leurs épouses ont, eux aussi, besoin de repos et de grand air.

Les vacances en famille permettraient aux parents, aux pères surtout, de goûter la joie de vivre avec leurs enfants dans de tout autres conditions que celles qu'ils connaissent toute l'année.

Des vacances ! Nombreux sont les cheminots qui n'en ont jamais pu prendre, le voyage gratuit n'ayant pas pour effet de leur rendre accessibles les prix des hôtels et pensions. Il existe quelques organisations qui ont essayé de réaliser une formule de séjour familial adaptée aux ressources d'un budget ordinaire, et nous saluerons notamment l'œuvre de la « Famille du Cheminot » et de plusieurs Unions départementales C.F.T.C. A notre tour, nous voulons apporter notre participation à cette orientation des vacances.

Dans un cadre pittoresque

UNE maison familiale de vacances, pour être valable, doit nécessairement offrir le maximum de confort et de distractions. Notre choix s'est fixé sur Saint-Denis-près-Martel, aux confins des départements du Lot et de la Corrèze, à quelque vingt kilomètres de Brive-la-Gaillarde appelée le Portail du Midi par suite de l'extrême douceur de son climat.

La Dordogne s'y étire paresseusement entre les plateaux calcaires qui terminent le Massif Central... c'est une succession de collines disposées en forme de cirque où s'accrochent de vieux villages et des châteaux aux tours crénelées du temps du bon roi Henri.

Nulle part ailleurs l'on ne retrouve cette douceur de vivre, Pays touristique, tout proche de Rocamadour et de Padirac, pays où la terre est généreuse, où les vignes donnent un vin délicieux... Les haies et les buissons nous offrent leurs fruits ; et la forêt, les collines, les cascades et les gouffres des excursions et des promenades, la rivière des poissons et ses plages !...

...Le château enfin, puisque nous y arrivons : ses perspectives, son soleil, son air vif et pur, ses pelouses, sa forêt où, à l'arrière-saison les chemins chasseurs seront à leur joie.

Le château

C'EST en fait beaucoup plus une demeure bourgeoise qu'un château, mais on l'appelle le château de Termes et il est normal que nous lui laissions son titre.

Une route nationale nous y conduit par de nombreux lacets à travers les flancs de la montagne, à pied il ne faut guère plus de 20 minutes pour



De ce côté de la propriété on domine à perte de vue un site merveilleux

joindre la gare où les express s'arrêtent, mais dix minutes suffisent à ceux qui n'hésitent pas à prendre les sentiers rapides.

Habitée cette année encore, le château est en parfait état et ne nécessitera aucune réflexion.

Les pelouses ombragées où les enfants pourront s'ébattre donnent toute sécurité ; d'ailleurs une « jardinière d'enfants » en assurera la surveillance, ce qui permettra aux parents d'aller en excursion.

Quant au prix de la pension nos premières estimations nous donnent la certitude que nous pouvons le fixer à un taux avantageux et accessible aux budgets de nos camarades.

Camping

NOS jeunes sont de plus en plus enthousiasmés pour cette formule moderne : le camping. Beaucoup d'adultes aussi s'y sont volontiers convertis.

Quatre hectares de terrain, en partie boisés, permettront à tous les amateurs de venir planter leur tente dans un site qui aura vite fait leur conquête, nous en avons la certitude.

Ils ne risqueront pas de se trouver les uns sur les autres comme dans tant de camps où la place est aussi chichement répartie que chèrement louée.

Pour ceux qui ne possèdent pas le matériel nécessaire, nous envisagerons de leur en procurer sur place à des prix très raisonnables.

Votre cotisation syndicale remboursée !...

La cotisation est trop chère disent nos camarades... mais ils oublient de profiter des avantages auxquels ils ont droit.

— PROFITEZ des prix avantageux qui vous sont faits par les annonces d'un « Cheminot de France ».

— DEMANDEZ à votre Secrétaire de Syndicat un carnet d'achat et la liste de fournisseurs de la Coopérative C.F.T.C. ou adressez-vous directement à la Société Auxiliaire (S.A.E.C.I.), 26, rue de Montholon, Paris (9^e).

En même temps que vous sauvegarderez votre pouvoir d'achat vous réaliserez 15 à 25 % d'économie sur vos achats et votre cotisation syndicale sera ainsi remboursée.

Votre "maison" !

IL est nullement dans nos intentions de réaliser ce que certains appelleraient « une affaire » ; nous voulons, nous l'avons dit plus haut, être des bâtisseurs, des militants qui, en ce domaine comme en

beaucoup d'autres, entendons pouvoir parler par expérience. Ce ne sera pas la maison de la Fédération, mais la maison des Cheminots C.F.T.C. Notre rôle doit être de susciter de promouvoir les initiatives, de regrouper les efforts sociaux de nos syndicats.

La Fédération n'a pas, vous vous en doutez, le fonds né-

Il faut qu'ça change !

Le Syndicalisme français est trop cher pour ce qu'il est, pas assez pour ce qu'il devrait être.

QUE VEUT LE SYNDIQUÉ ?

1. **ETRE INFORMÉ** sur ses droits, sur l'évolution de la situation dans le sens de son intérêt ; meilleur pouvoir d'achat, meilleures conditions de travail et de vie (logements, etc.)

2. **ETRE DEFENDU** quand il a un coup dur (maladie, accident, etc.), quand ses droits sont menacés (retraites, Caisse de Prévoyance, etc.).

3. **ETRE UN MAILLON DE L'IMMENSE CHAÎNE DE SOLIDARITE** qu'est le Syndicat : il paye aujourd'hui pour rien ; demain, s'il a un coup dur, il retrouvera mille fois sa mise !

QUE FAUT-IL POUR CELA ?

1. **POUR L'INFORMATION**, il faut une permanence et des réunions dans un local dont il faut payer le loyer, l'éclairage, le chauffage. Il faut des circulaires, des lettres ; donc il faut payer du papier, des timbres, du téléphone. Il faut aussi une presse syndicale documentée et régulièrement et rapidement distribuée : donc il faut payer le papier, l'imprimerie, le routage.

2. **POUR LA DEFENSE DES SYNDIQUES**, il faut quelquefois payer un avocat, avoir toujours une documentation, donc payer des abonnements à des revues spécialisées, acheter des livres, etc., etc. Il faut encore répondre à des lettres, constituer des dossiers, donc acheter du papier et des timbres, payer une ou plusieurs dactylos.

3. **POUR LA DEFENSE DES SYNDIQUES : IL FAUT DE L'ARGENT, DONC DES COTISATIONS.**

Il y a vingt ans, les patrons, le Gouvernement ne voulaient pas entendre parler de la C. F. T. C. : on n'était pas assez nombreux, donc on n'était pas assez fort.

Aujourd'hui, on est deux fois plus nombreux qu'il y a vingt ans, alors on nous écoute, on nous donne dix fois plus qu'à ce moment-là.

ASSEZ DU SYNDICAT PASSOIRE

Il y a vingt ans, les patrons, le Gouvernement ne voulaient pas entendre parler de la C. F. T. C. : on n'était pas assez nombreux, donc on n'était pas assez fort.

Aujourd'hui, on est deux fois plus nombreux qu'il y a vingt ans, alors on nous écoute, on nous donne dix fois plus qu'à ce moment-là.

POUR FAIRE LA GREVE il faut...

« combat ouvrier », pour combattre il faut des armes et des munitions.

Pour se lancer dans le combat il faut avoir la certitude de vaincre.

CHEMINOTS Syndicalistes chrétiens, mes camarades, nous allons franchir un formidable pas, celui qui mène à la classe ouvrière de l'élever. Cela exigera quelques sacrifices, certes ! On n'a rien sans mal, mais nous serons largement payés de notre mal.

Que les trainards, que les pusillanimes restent en arrière, tant pis ! Nous irons de l'avant, car nous avons assez de faire du syndicalisme à la petite semaine et de laisser croire que les « durs » sont ceux-là seuls qui savent uniquement crier fort.

Léon DELSER.

LE CHEMINOT DE FRANCE
REDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue de Montholon, 26
PARIS (IX^e)
Téléphone : TRUDAINE 91-03

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

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

POUR VIVRE MOINS CHER
SAVONS, CAFES, HUILES
Prix spéciaux, dégressifs à Cheminots groupés avec Bon de Transport.
Écrire :
G. GAUBERT, à SALON (B.-du-R.)
Superbe cadeau de fin d'année

QUAND NOUS SERONS ENCORE DEUX FOIS PLUS NOMBREUX, on nous écouterait encore mieux, ON NOUS DONNERA DIX FOIS PLUS satisfaction qu'aujourd'hui.

Pour le nombre des adhérents, on est bien d'accord. Pour la fidélité, maintenant, qu'en est-il ? Le Syndicat, dans bien des cas : c'est une passoire, on y vient quand on en a besoin, on en sort quand son affaire a abouti ou même avant, quand on n'a pas la patience d'attendre. On a toujours à peu près le même nombre d'adhérents depuis cinq ou six ans, mais ce n'est pas forcément les mêmes. POURQUOI ?

Parce que, LORSQU'IL Y A UNE GREVE, surtout si elle est longue, on tire la langue pendant un ou plusieurs mois POUR RATTRAPER LES JOURNÉES PERDUES. Parce que, LORSQU'ON A UN COUP DUR, ON TROUVE AU SYNDICAT DES GENS QUI VOUS CONSEILLENT de faire ceci ou cela (d'intenter une action en justice, par exemple). MAIS ON NE TROUVE PAS, surtout lorsqu'il s'agit d'aller devant les tribunaux, UNE ORGANISATION QUI METTE A NOTRE DISPOSITION TOUT CE QUI EST NECESSAIRE (avocat en particulier). On n'a pas cela parce qu'avec 100 francs par mois on ne peut en faire que pour 100 francs.

Alors, pour que ça change effectivement, le Conseil Fédéral a voté un ensemble de mesures :

1° LA CAISSE DE GREVE ;
2° LE FONDS FEDERAL POUR LA DEFENSE JURIDIQUE.

Tout syndiqué, après 6 mois de cotisation, aura droit, EN CAS DE GREVE de plus de 24 heures, à UNE INDEMNITE JOURNALIERE SUBSTANTIELLE.

Il pourra, en outre, ETRE DEFENDU GRATUITEMENT EN JUSTICE par un avocat, si besoin est, dans toutes les affaires concernant sa vie professionnelle : accident du travail, législation de la Sécurité Sociale, responsabilité dans les accidents ferroviaires, etc.

Il faudra augmenter la cotisation : au lieu de 100 francs par mois, il faudra prévoir 200 francs par mois.

Quand on aura sacrifié au Syndicat 2 paquets de « gris » par mois ou une « gauloise » toutes les 15 heures, on aura fait UN SYNDICALISME qui ne sera PAS TROP CHER POUR CE QU'IL SERA !

NOTRE CAISSE DE RESISTANCE

Nous avons indiqué dans le dernier « Cheminot de France » le mécanisme de fonctionnement de notre Caisse de Résistance. Nous estimons qu'il est utile d'en rappeler, sous forme de résumé, les dispositions essentielles.

I. - Notre Caisse sera financièrement puissante.

Notre Caisse est garantie sur le plan international, ce qui lui assure toute sécurité concernant les énormes capitaux nécessaires pour couvrir une grève de longue durée.

II. - Notre Fédération est libre de ses décisions.

III. - Nos adhérents auront droit : pour une cotisation mensuelle de 76 francs, à une indemnité journalière de grève au minimum de 360 francs.

Cette indemnité est payée après 6 mois d'affiliation à la Caisse, c'est-à-dire, pour nos adhérents inscrits au 1^{er} janvier 1954 : à partir du 1^{er} juillet 1954.

Après qu'il y ait lieu à paiement :

— La grève doit durer plus d'une journée ;

— La grève doit être décidée par la Fédération.

Mais nos adhérents toucheront quand même l'indemnité prévue, après décision de la Fédération :

— Si la grève est d'ordre local (c'est-à-dire décidée par le syndicat C.F.T.C. sur des problèmes locaux) ;

— Si nos camarades sont contraints de cesser le travail par suite d'une grève décidée par une autre organisation.

NOTRE FONDS FEDERAL D'AIDE JURIDIQUE

LA décision prise par notre Fédération de créer, à partir du 1^{er} janvier 1954, un fonds d'aide juridique a suscité de nombreuses conversations tant dans les réunions de nos syndicats que sur les lieux du travail.

Nous avons reçu d'un de nos correspondants la relation d'une discussion entre deux de nos adhérents : l'un ouvrier, l'autre employé ; pour conserver leur anonymat nous les appellerons respectivement LA GOUPILLE et DUBUVAR (la scène se passe à la cantine du dépôt de X...).

LA GOUPILLE. — Dis donc ! As-tu lu dans le dernier « Cheminot » l'article sur le fonds d'aide juridique ? Je n'ai pas très bien compris, ce qui n'a rien d'étonnant, car là-haut à la Fédération, « ils » emploient souvent des mots très compliqués !

DUBUVAR. — Oui ! J'ai vaguement lu ce papier, j'ai essayé de comprendre ce qui n'a pas été très facile, mais j'ai vu le responsable du secteur C.F.T.C. et je lui en ai parlé... donc, je sais à peu près à quoi m'en tenir.

LA GOUPILLE. — Si tu veux nous allons commencer par le début : tout d'abord, dis-moi ce que veut dire le mot « fonds ». J'ai l'impression que c'est un mot à la mode, car on le rencontre partout !

DUBUVAR. — Tu as raison ! L'on aurait pu, tout aussi bien, l'appeler « caisse », moi, que tout le monde comprend. Ce sera effectivement une caisse dans laquelle

seront versées les parts de cotisation destinées à la défense juridique de nos camarades.

Mais il faut que l'explicite ce que veut dire « juridique », c'est encore un mot savant.

... Tu sais qu'en France nos députés n'hésitent pas à faire de nombreuses lois dont beaucoup, d'ailleurs, ne sont jamais appliquées. Je n'ai pas l'intention de les critiquer ; ils sont là pour cela ; mais il faut bien dire que tout fait l'objet de lois, de décrets, de règlements, de conventions, de

cas des accidents du travail ou je ne sais pas, souvent, font l'objet de conflits ; soit parce que la S.N.C.F. ne veille pas les reconnaître, soit encore parce que la rente fixée ne correspond pas aux dommages que tu as subis. Il peut être nécessaire d'aller devant les tribunaux : la C.F.T.C. fera cela pour toi et tu seras assuré d'obtenir ce dont tu as droit !

LA GOUPILLE. — J'entends bien, mais naturellement, je devrais payer les frais d'avocat et je sais qu'« ils » ne sont pas bon marché ?

DUBUVAR. — Non, mon vieux, la raison d'être du fonds juridique est justement de prendre tout à sa charge !... Mais là ne s'arrête pas l'aide de la C.F.T.C. Prenons, si tu veux, d'autres exemples : nos camarades sont exposés, de par leur travail, à de très lourdes responsabilités ; tant en ce qui concerne le matériel que les voyageurs dont ils ont la charge, et il est fréquent qu'ils fassent l'objet de poursuites devant les tribunaux, certains même ont été jetés en prison comme de vulgaires malfaiteurs, pour cela encore la C.F.T.C. assurera des défenses.

LA GOUPILLE. — Voilà qui est bien ! Mais cela n'intéresse que ceux qui « roulent » !...

DUBUVAR. — Je n'en suis pas certain... tous cependant sont intéressés par les questions d'allocations familiales, de salaire inéquité, des accidents dont ils peuvent être victimes ou responsables.

LA GOUPILLE. — Il y a une chose que j'avais retenue dans l'article... il est question de l'habitat.

DUBUVAR. — C'est exact ! La grande misère de notre époque, c'est l'absence de logements pour les travailleurs. La C.F.T.C. n'a pas une très vive action pour que les travailleurs soient logés. Le fonds juridique n'a pas pour rôle de faire construire des logements, mais de mettre à la disposition de nos camarades les moyens de défendre leur, s'il en ont un !...

LA GOUPILLE. — Voudrais-tu me dire ce que je devrais faire lorsque j'aurai un « pépin » ?

DUBUVAR. — Là encore ce sera très simple... tu iras trouver tout de suite le secrétaire de ton syndicat pour lui exposer ton affaire, surtout n'attends pas, il est toujours très important d'agir vite ; ton syndicat rédigera pour toi, si tu le désires, l'imprimé nécessaire.

LA GOUPILLE. — Nous avons à peu près tout vu, il nous manque tout y avoir d'autres cas...
DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Si tu veux, en général, ce sera l'avocat qui, d'ordinaire, se charge des affaires de la C.F.T.C. de ton département, mais la Fédération pourra faire le nécessaire, et, de toute façon, c'est le « fonds juridique » qui paiera ses honoraires.

LA GOUPILLE. — Je crois que nous allons avoir quelque chose d'intéressant qui nous mettra à l'abri de tous les ennuis...
DUBUVAR. — J'en suis certain... mais tu dois te rendre compte qu'il y a, à la base, un grand principe de solidarité, une affaire peut entraîner de grosses dépenses...
LA GOUPILLE. — Autrement dit... je devrais payer régulièrement mes cotisations... mon vieux ! Je te remercie, et je suis maintenant assuré de l'intérêt que j'ai d'être adhérent à la C.F.T.C.

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

DUBUVAR. — Bien sûr !... es réquisitions, les fausses accusations, les sanctions... Le Service juridique de la Fédération les examinera tous !

LA GOUPILLE. — Et pour l'avocat, s'il en faut un... ce sera à moi de faire les démarches auprès de lui ?

Le Budget du Ministère des Travaux Publics devant le Parlement

Par deux fois, le 26 novembre et le 7 décembre, la discussion du budget des Travaux Publics a été renvoyée, le 26 novembre par 569 voix contre 38, le 7 décembre par 462 contre 160.

La motion adoptée par l'Assemblée dans la première séance était présentée par M. SIBUE, rapporteur, pour avis de la Commission des Moyens de Communication et augmentée d'un complément proposé par M. REGAUDIE, président de la même Commission concernant la Caisse de Retraites des Cheminots des Réseaux Secondaires.

Dans cette motion, l'Assemblée Nationale manifestait nettement son désir de voir le Gouvernement s'atteler enfin à la solution des problèmes posés dans le domaine des transports et M. BICHET débridait l'abcès d'un bistouri particulièrement incisif : « Une tradition, a-t-il dit, s'est installée dans cette Assemblée depuis trois ans. On réclame avec force l'assainissement financier de la S. N. C. F., la coordination des moyens de transports terrestres et aussi la coordination des investissements, mais on ne fait rigoureusement rien et, chaque année, le déficit de la S. N. C. F. s'accroît. »

Un des points de la motion préjudicielle présentée par M. SIBUE concrétise bien cette absence de politique de la part

du Gouvernement en lui demandant de porter par lettre rectificative « à 65 milliards le crédit inscrit à l'article 1^{er}, état A, chapitre 54-43 (application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la S. N. C. F.), pour le mettre en harmonie avec les prévisions sincères établies par le Conseil d'Administration de la S. N. C. F. ».

Le rapporteur avait, du reste, bien situé la question en indiquant que ce crédit avait été inscrit avant que la S. N. C. F. ait pu faire connaître son budget.

Or ledit Conseil avait évalué le montant du déséquilibre à 65 milliards, Conseil dans lequel siégeaient le représentant du ministre des Travaux Publics et celui du ministre des Finances!

Le ministre sait bien qu'il sera obligé de demander un crédit supplémentaire dans l'année.

Or la Commission, par le dépôt de sa motion, « a tenu à dénoncer la méthode peu sincère et peu loyale à l'égard du Parlement et à l'égard de l'opinion qui consiste à demander un crédit dont on sait à l'avance qu'il sera insuffisant et qu'il devra être majoré ».

Et l'orateur continue en ces termes :

« Cette méthode est également très préjudiciable à la S. N. C. F., car elle tend à accréditer

dans l'opinion l'impression que le déficit s'accroît en cours d'année et que la gestion est mauvaise. Elle donne donc ainsi de nouvelles armes aux campagnes scandaleuses auxquelles j'ai fait allusion. »

Il avait, du reste, été fait justice de ces campagnes dans l'exposé du rapporteur de la Commission des Finances, M. BERNARD, qui disait :

« La S. N. C. F. ne peut être mise seule en cause. Il faut, au contraire, la replacer dans le

Il faut faire la coordination des transports.

Il faut faire la coordination des investissements.

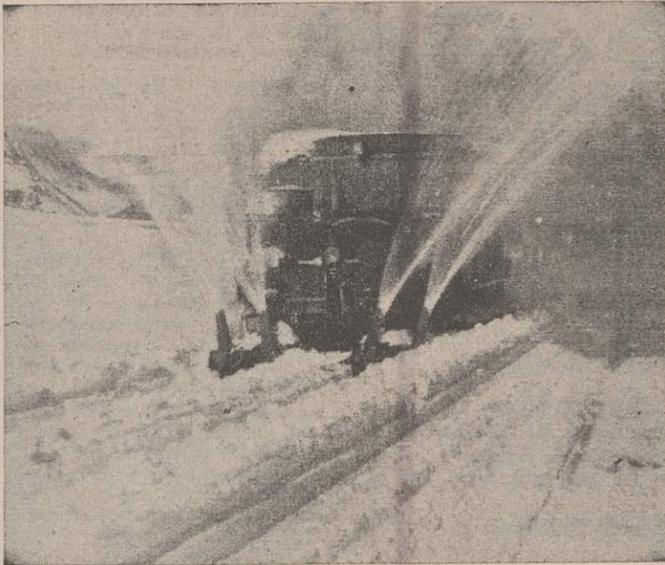
Telles ont été les conclusions de l'Assemblée Nationale à une majorité massive.

Les débats ont également permis d'obliger le Gouvernement à reprendre une première mesure à l'égard de la Caisse Autonome Mutuelle de Retraite des Agents des chemins de fer d'intérêt local et des tramways (C. A. M. R.). Cette mesure permettra

Que de difficultés pour défendre le chemin de fer

« SERVICE PUBLIC »

Il faut vaincre des coalitions d'INTERETS PRIVÉS



Il est autrement facile d'avoir raison d'un amoncellement de neige !

cadre général de notre régime des transports. »

« En effet, aucune critique fondamentale ne peut être adressée à la gestion de la S. N. C. F. L'étude attentive que j'ai faite en reprenant dans mon rapport, par souci d'objectivité, les conclusions que formulait la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques est bien concordante sur ce point avec l'avis formulé avec netteté par la Cour des Comptes. »

Et, plus loin :

« En conséquence, le déficit ne peut être imputé à la qualité de gestion de la S. N. C. F., ni à la conception qu'elle se fait de son rôle... »

La cause est entendue. Nous n'avons cessé de le répéter dans tous nos Congrès, dans toutes nos interventions auprès des Pouvoirs Publics.

Il faut une organisation générale des transports. Le rapporteur de la Commission des Finances le dit : « C'est donc à l'élaboration d'une véritable politique des transports que je convie le Gouvernement en rappelant l'urgence chaque jour plus grande de cette question... »

une augmentation de pensions en faveur de camarades particulièrement défavorisés en attendant une réglementation définitive.

Ainsi ces débats et ces renvois de la discussion du Budget des Travaux Publics montrent l'efficacité de l'action qu'à tous les échelons nous avons menée auprès des parlementaires.

En 1949, l'opinion publique et les milieux parlementaires étaient braqués contre nous et nous rendaient responsables du déficit.

Aujourd'hui, des majorités massives reconnaissent que la plus grosse part en déficit de la S. N. C. F. est due à la carence du Gouvernement.

Les positions ont changé. Nous sommes les artisans de ce changement.

Nous continuerons notre action par une organisation générale des transports qui assure à la S. N. C. F. et aux cheminots leur place et toute leur place dans la nation.

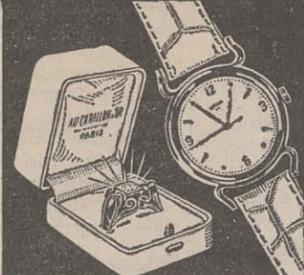
M. NICKMILDER.

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

CADEAUX ÉTRENNES

AU CARILLON D'OR
MAISON HENRI MAY FONDÉE EN 1898

Horlogerie
Orfèvrerie
Cadeaux
Cristaux



Bijouterie
Joaillerie
Bagues de
Fiançailles

REMISE 10% AUX CHEMINOTS

NORD 32-87

22-24, Ave. Secrétan. PARIS

Métro: JAURES

L'INDEMNITÉ DE RÉSIDENCE

C'est du traitement !

QU'EST-CE exactement que l'indemnité de résidence ? Certains, surtout parmi les étrangers à la profession, lui attribuent le caractère d'une indemnité de logement et l'on s'explique qu'ils soient scandalisés de la voir accordée à deux époux salariés ayant le même domicile.

Il fut un jour question de supprimer l'indemnité de résidence de la femme mariée salariée, sous le prétexte que le mari bénéficiait déjà de cette indemnité.

Jadis les Compagnies prétendaient calculer l'indemnité de résidence en tenant compte du lieu d'habitation et non de la résidence d'emploi. C'était verser dans la même erreur d'appréciation. Notre Fédération attaqua en Justice et obtint gain de cause, le calcul fut maintenu en tenant compte uniquement du lieu de travail.

Pourquoi ? A cause du véritable caractère de l'indemnité de résidence, qui est un correctif du salaire national.

Autrefois, avant 1920, les Cheminots, sauf ceux du réseau de l'Etat, avaient, comme dans le domaine privé, un salaire calculé régionalement et même localement. Le traitement d'un homme d'équipe occupé à Paris était différent de celui de son collègue de même ancienneté de service travaillant dans une quelconque gare de province.

Depuis le statut de 1920, la profession a été dotée d'un salaire national, identique quelle que fut la résidence d'emploi, pour tous les agents du même grade ; salaire variant, de la même manière, en fonction de l'ancienneté de service, et, pour tenir compte des différences de coût de la vie, un correctif fut accolé à ce salaire national : l'indemnité de résidence.

Pendant un certain nombre d'années, des Commissions paritaires eurent pour mission de vérifier les conditions d'existence dans les différents centres et de donner des bases aussi exactes que possible pour le calcul de l'I. R.

Cette méthode a été malheureusement abandonnée depuis longtemps, et les indemnités sont maintenant calculées en tenant compte de pourcentages d'abattement de zones, très arbitrairement déterminés par le ministère du Travail.

L'adoption d'un salaire national a certes été une excellente mesure, dont, à l'époque, tous les Cheminots se sont félicités, il n'empêche qu'ils ont été frustrés par ailleurs, du fait que l'indemnité de résidence ne fut pas retenue comme un élément du traitement entrant en ligne de compte pour le calcul de la retraite ; alors qu'il remplaçait, en réalité, la différence de solde entre les diverses localités, laquelle différence comptait pourtant pour le calcul de la pension.

Au début l'affaire fut d'ailleurs facilitée par le peu d'importance des taux d'I. R. Les Cheminots n'y firent guère attention. Il n'en est plus de même aujourd'hui, quand nous constatons l'importance de ces indemnités qui atteignent, à Paris, 25 % de l'ensemble des éléments de la rémunération.

C'est donc un quart de cette rémunération qui ne compte pas pour la retraite.

Mais où l'on est tombé dans l'arbitraire, c'est lorsqu'on a décidé d'attribuer des indemnités de résidence à toutes les localités sans exception aucune. C'était reconnaître que le salaire national n'est nullement suffisant.

Nous le répétons, ceci est souverainement injuste et ne semble exister, précisément, que pour diminuer la part de traitement comptant pour la retraite.

Cette pratique ne se soutient pas. S'il existe un salaire fixé nationalement, il doit quelque part être suffisant et voilà pourquoi nous ne cessons de réclamer, comme mesure d'urgence, l'intégration dans le traitement de la part d'indemnité de résidence correspondant à celle de la zone la moins rétribuée, en attendant, d'ailleurs, que toute l'indemnité ou tout au moins l'indemnité moyenne, soit reconnue comme du traitement puisqu'elle n'est, en réalité, qu'un correctif de celui-ci.

Léon DELSERT.

POUR 1.000 Frs seulement à la réception
VOUS RECEVREZ à domicile
1 de ces magnifiques fauteuils
garantis tout CUIR pleine peaux Patiné havane

<p>"EDEN"</p> <p>et le solde en 10 mensualités de 2.900 FR. Larg. 0,75 - Haut. 0,75 - Prof. 0,77</p>	<p>"ODEON"</p> <p>et le solde en 10 mensualités de 3.200 FR. Larg. 0,78 - Haut. 0,85 - Prof. 0,80</p>
<p>"DERBY"</p> <p>et le solde en 10 mensualités de 3.600 FR. Larg. 0,81 - Haut. 0,84 - Prof. 0,83</p>	<p>"ELDER"</p> <p>et le solde en 10 mensualités de 3.900 FR. Larg. 0,82 - Haut. 0,85 - Prof. 0,90</p>

TOUS NOS SIÈGES SONT GARNIS RESSORTS ET COUSSIN RÉVERSIBLE CÔTÉ CUIR ET CÔTÉ VELOURS

TOUS FRAIS COMPRIS. (Port et emballage)
CRÉDIT ACCORDÉ SANS FORMALITÉS
Versements mensuels discrets

Pour permettre à tous ceux qui désirent un ou plusieurs fauteuils, confort agréable et utile dans tous les foyers, nous avons décidé **PENDANT 15 JOURS SEULEMENT de faire bénéficier les lecteurs de ce journal de CONDITIONS et PRIX EXCEPTIONNELS**, ceci afin de mieux faire connaître la qualité de notre fabrication.

REMBOURSEMENT INTÉGRAL SI VOUS N'ÊTES PAS SATISFAIT
BON DE GARANTIE OFFICIEL JOINT A LA LIVRAISON

Pour profiter de cette offre et recevoir par retour le ou les fauteuils de votre choix, il vous suffit de découper le BON de COMMANDE ci-dessous et nous le faire parvenir dès parution du Cheminot de France à

MASEL FRÈRES Fabricants spécialistes
33 Faubourg S^TANTOINE - PARIS.

BON DE COMMANDE C. F. (à découper et à nous retourner)

Veillez me faire parvenir par retour le ou les fauteuils :

1) Fauteuil EDEN pour 1000 frs à la réception et le solde en 10 mensualités de 2.900 fr.	
2) Fauteuil ODEON	3.200
3) Fauteuil DERBY	3.600
4) Fauteuil ELDER	3.900

(souligner le ou les fauteuils choisis)
Il est bien entendu que je serai entièrement remboursé, si je ne suis pas satisfait.

NOM _____ Prénoms _____
Ville _____ Rue _____ Dép¹ _____
Gare _____ Signature _____

VERS une COMMUNAUTÉ EUROPEENNE des TRANSPORTS

Après la Conférence de Bruxelles

NOUS avons rendu compte antérieurement des travaux de la Conférence tenue à Bruxelles, du 13 au 17 octobre dernier par les Ministres des Transports de dix-sept pays européens, réunion faisant suite à celle tenue à Paris à la fin de janvier. Nous croyons intéresser nos camarades en leur donnant ci-dessous deux des résolutions adoptées à l'unanimité à l'issue de cette conférence, nous réservant de publier ensuite les autres résolutions :

PROBLÈMES DE CHEMINS DE FER

RÉSOLUTION N° 1

concernant l'exploitation en commun du matériel à marchandises

Les Ministres des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grèce, de l'Italie, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, du Portugal, du Royaume-Uni, de la Suède, de la Suisse, du Territoire Libre de Trieste et de la Turquie ; Réunis à Bruxelles du 13 au 17 octobre 1953 ;

■ PRENANT ACTE

— Des résultats favorables obtenus, en ce qui concerne l'utilisation du matériel à marchandises, par l'exploitation en commun d'un parc de 100.000 wagons, organisée par la S. N. C. F. et le Chemin de fer fédéral allemand, notamment la réduction des parcours à vide et la possibilité de mettre des wagons à la disposition des Réseaux ayant des besoins momentanés ; — De l'impression également satisfaisante qui se dégage des résultats de l'extension de ce mode d'exploitation à huit autres administrations et à un parc supplémentaire d'environ 60.000 wagons, extension réalisée à la date du 15 mars dernier ; — Des déclarations faites par les représentants de certains pays dont les Administrations ferroviaires, pour des raisons géographiques ou techniques, n'ont pas adhéré jusqu'ici à l'exploitation commune, déclarations qui traduisent le souci de leurs Gouvernements de suivre attentivement le fonctionnement du système en vue d'examiner la possibilité d'y adhérer éventuellement dans l'avenir ;

■ SE DECLARENT favorables à l'application et à la généralisation d'un

système d'utilisation en commun propre à accroître la productivité du matériel et à réduire corrélativement les besoins en matériel neuf ;

■ CONSIDERENT que les dispositions à prendre à l'expiration de la période de mise en route actuellement en cours doivent :

— D'une part, se fonder sur des principes d'équité, nécessaires pour donner à l'exploitation commune des bases définitives indiscutables ;

— D'autre part, comporter les mesures de transition nécessaires pour tenir compte de la situation des divers pays dans le cadre de l'économie générale et pour éviter des incidences brutales sur leurs programmes d'investissement ;

■ PRENANT ACTE des indications qui leur ont été données sur certaines difficultés auxquelles se heurte le fonctionnement de l'exploitation commune, tant en ce qui concerne l'emploi des circuits téléphoniques ferroviaires pour assurer les liaisons nécessaires que le régime douanier applicable à l'échange des wagons et de leurs pièces de rechange ;

■ OBSERVANT EN OUTRE :

a) Que les assistances de matériel, consenties suivant les besoins momentanés au bénéfice de tel ou tel réseau, peuvent avoir, si les circonstances conduisent à des mouvements d'une certaine ampleur et d'une certaine durée, des répercussions sur les disponibilités individuelles des pays en moyens de transport et, par voie de conséquence, sur leur économie intérieure ;

b) Que les mesures de transition né-

cessaires pour passer du régime actuel d'échange du matériel au nouveau régime peuvent consister dans l'attribution à certains réseaux, à titre transitoire, d'aides temporaires en wagons ;

c) Que les conditions d'application du nouveau régime peuvent avoir des conséquences sur les investissements en matière de matériel roulant ;

■ ESTIMENT que les Gouvernements ne sauraient se désintéresser de ces aspects du problème et devraient :

RÉSOLUTION N° 2

concernant l'adoption d'itinéraires rationnels d'acheminement des marchandises par chemins de fer et l'unification des tarifs

Les Ministres des Transports de... ; Réunis à Bruxelles du 13 au 17 octobre 1953 ;

■ PRENANT ACTE des études que poursuivent les administrations ferroviaires en vue de concentrer progressivement le trafic international sur les itinéraires les plus rationnels, études qui, à leur stade actuel, se fondent sur un choix entre les itinéraires existants, sans prétendre établir, dès maintenant, un programme d'équipement dans le cadre des investissements futurs ;

■ SE DECLARENT favorables à cette orientation, propre à permettre une concentration des investissements sur les grandes artères internationales et à améliorer ainsi la qualité des services rendus, tout en abaissant les prix de revient ;

■ CONSIDERANT, d'autre part, que, tout en visant cet objectif supérieur, les mesures à prendre doivent tenir compte au mieux des divers intérêts en présence, notamment de ceux des Administrations ferroviaires participantes, et éviter d'y porter atteinte sans qu'une étude approfondie, faite avec le concours de tous les intéressés, en ait démontré les avantages pour la communauté ;

■ NOTENT, à ce sujet :

a) Que le choix des itinéraires à retenir peut avoir à se fonder en même temps que sur le prix de revient, sur certaines considérations économiques, commerciales ou techniques ;

— D'une part, se tenir en mesure d'intervenir en tant que de besoin, chacun en ce qui le concerne, auprès de leurs administrations ferroviaires, toutes les informations nécessaires leur étant fournies par ces dernières ;

— D'autre part, suivre en commun le fonctionnement de l'exploitation commune, surtout dans la période de sa mise en route, en vue notamment de lever les diverses difficultés qui pourraient venir compromettre la bonne marche de l'exploitation commune.

tamment aux besoins économiques et commerciaux des pays intéressés ;

■ LES INVITENT notamment à donner suite, dès que possible, au projet de tarif européen des expéditions de détail et à pousser l'étude du tarif des denrées ;

■ DEMANDENT à leurs administrations ferroviaires, tant en ce qui concerne l'adoption d'itinéraires rationnels que l'unification des tarifs :

a) De les renseigner sur le développement des études en cours ;

b) De les saisir des difficultés qui pourraient se présenter, pour les mettre en mesure de rechercher en commun des solutions qui tiendraient compte au mieux de tous les intérêts en présence ;

c) De les faire intervenir dès que les études en cours aboutiraient, pour les itinéraires ou pour les tarifs, à des solutions intéressant l'économie générale et relevant, à ce titre, de la compétence gouvernementale ;

■ OBSERVANT, d'une manière plus générale, qu'un nombre notable de problèmes ferroviaires importants se situent dans le cadre de l'emploi harmonieux des divers modes de transport et des besoins de l'économie ;

■ ESTIMENT SOUHAITABLE toute initiative qui prendrait les Gouvernements pour faciliter l'examen suivi de ces problèmes et permettre ainsi aux autorités compétentes de jouer en commun leur rôle dans le règlement des questions générales concernant la coordination des transports en vue de leur intégration dans un cadre européen.

UNE LETTRE DU PRÉSIDENT de la Conférence des Ministres

Dans une lettre, dont copie ci-dessous, adressée à notre ami V. DE CLERCO, Président du Comité International des Transports de la C.I.S.C., M. SEGERS, Ministre belge des Communications et Président de la Conférence des Ministres des Transports, a bien voulu nous donner l'assurance que nous serions entendus lorsque les intérêts des travailleurs seront en cause :

Bruxelles, le 3 décembre 1953

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 20 novembre dernier, dans laquelle vous attirez mon attention sur l'aspect social des problèmes qui, dans le cadre de l'organisation des transports européens, seront discutés désormais au sein de la Conférence des Ministres du Transport.

Je puis vous donner l'assurance que l'aspect en question ne m'échappera point et que je comprends entièrement les préoccupations de votre organisation en la matière.

Ainsi que je l'ai répondu à la Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens, qui m'a également rendu attentif au même sujet, lorsque les problèmes de transport en question auront une répercussion sur les intérêts des travailleurs de l'industrie des transports européens, votre organisme aura l'occasion de faire connaître son avis en la matière.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments sincères.

P.-W. SEGERS,
Président de la Conférence Européenne des Ministres du Transport.

Noël à Bethléem

NOËL, c'est une jeune fille blonde qui se dirige vers l'église dans la nuit froide des Ardennes ou de la Meuse ; c'est un enfant de chœur qui s'endort sur sa banquette et un ange souriant qui remue la tête, auprès de santons recueillis.

Noël, c'est encore un sapin décoré et le bonhomme à barbe blanche qui garnit les petits souliers de jouets et de friandises.

Mais c'est aussi une montée épuisante dans le désert de Judée au milieu de sommets désolés ; ce sont de petits Arabes qui se sauvent pour ne pas être photographiés et vont se réfugier sous une tente en peaux de bêtes ; c'est un grand champ entouré d'une herbe grise et rare : le champ des bergers. Bientôt nous apercevons une ville simple et blanche levant tous ses bras vers un ciel sans nuage, nous sommes à Bethléem et les paroles de saint Luc nous sont présentes à la mémoire : « Efforcez-vous d'entrer par la porte étroite. » En effet, pour pénétrer dans la basilique à l'abri des esprits guerriers, il faut se courber en deux. De lourdes colonnes païennes soutiennent une vieille charpente en bois de laquelle pendent une quantité de lanternes à huile ; disgracieuses les précieuses mosaïques du dallage sont gardées intactes sous des panneaux protecteurs.

Dans la crypte, la civilisation a marqué son passage recouvrant le roc d'une tapisserie d'amiante et le sol de marbre blanc. La seule roche visible, l'est à travers un grillage.

Combien d'enfants seraient déçus, arrivant en ces lieux saints où ils ne retrouveraient pas la crèche simple et pauvre de leur imagination ? Mais, s'ils faisaient avec nous quelques centaines de mètres hors de la ville, ils iraient se recueillir auprès d'un petit âne et d'un tas de pierre dissimulant l'entrée d'une caverne. Un Arabe garde farouchement le seuil de son logis, véritable grotte où un enfant pleure.

Noël, c'est la nuit qui tombe sur les hommes tandis qu'une étoile les guide vers les misères à soulager.

Noël, c'est un message d'amour aux peuples qui préparent la guerre. Noël, c'est un grand espoir pour tous les

hommes de bonne volonté, c'est une nuit d'éternelle jeunesse dans une vie mouvementée.

Noël, c'est aussi la route de Jérusalem, le jardin des Oliviers et la porte Dorée maintenant murée, c'est un cimetière juif dont les sépultures viennent d'être saccagées par les Arabes. C'est le mur des lamentations où les femmes ne viennent plus pleurer sur leur temple détruit.

Dans la ville sainte, essayons de comprendre le véritable sens du mot « Noël ». Pénétrant dans Jérusalem par la porte des brebis nous nous perdons bientôt dans un labyrinthe de ruelles. Répandant une odeur de graisse chaude, les souks entassent sous nos yeux, viandes, mouches, pâtisseries, poteries, tissus et une quantité extraordinaire d'objets hétéroclites. De temps en temps, nous devons nous aplatir contre ces boutiques amputées tandis que passent tranquillement un âne ou quelques moutons.

Retrouvant la Voie Douleoureuse, étroite et tortueuse, nous arrivons devant la basilique, œuvre médiocre d'architectes français et russes. Bien qu'entourée de gigantesques candélabres orthodoxes, la pierre de l'onction invite au recueillement. Dans le silence solennel du Saint Sépulcre, écrasé par trop de laides décorations, une toute petite flamme évoque un passé sacré.

Le calvaire n'est plus qu'une chapelle au flanc de la basilique, les différentes églises se la sont disputées.

Golgotha reste quand même, sous les pendeloques grecques ou les icônes russes, un lieu de souffrance divin qui nous impressionne terriblement. La crypte de la Sainte Croix n'est pas, elle, accablée par les formes de maladroite piété pensant entretenir les souvenirs et les embellir. Le roc reste nu et imposant.

Dans les souterrains du Lithastrotos, nous découvrons, gravé sur les dalles le cruel jeu du Roi auquel se livrèrent les soldats romains tandis que Pilate se lavait les mains devant la foule.

Du temple de Jérusalem, il ne reste plus qu'une vaste esplanade. La majestueuse coupole de la mosquée d'Omar est bâtie sur le rocher du mont Moriah où Abraham vint pour sacrifier son fils. Des fragments du Coran arpentent religieusement la cor-

niche de mosaïque bleue sur laquelle des vitraux d'albâtre laissent glisser une douce clarté.

Pénétrons ensuite dans la mosquée royale où fut assassiné Abdallah, roi de Jordanie, un Uléma, debout sur son escabeau commente quelques versets tandis que, pareils à des enfants, une trentaine d'Arabes assis en tailleur regardent du côté de la Mecque.

Mais il nous faut bientôt nous rechauffer et quitter l'enceinte sacrée car le muezzin, du haut de son minaret, convie les fidèles à la prière.

Un repas arabe préparé proprement n'est pas tellement désagréable : piments verts, brochettes de viande grillée et gâteaux gras, le tout arrosé d'un petit vin sec du pays.

Ensuite, rendons-nous en bordure du « no man's land ». Du haut d'une terrasse défendue, nous suivons les allées et venues des sentinelles arabes coiffées de foulards rouges.

Devant nous, la zone juive où la fortune des habitants ne leur donne même pas la possibilité de manger à leur faim, le rationnement étant très sévère et les ersatz monnaie courante. Le Cénacle, affreusement mutilé semble veiller tristement sur cette riche misère.

A nos pieds, au contraire, les Arabes grouillants auxquels se sont ajoutés les 75.000 personnes déplacées d'Israël, regrettent seulement de n'avoir pas d'argent pour se procurer les marchandises abondantes.

De part et d'autre, des fusils et de la haine, des ruines et de la souffrance.

Noël, est ici, sur leurs chevaux les soldats de la garde du roi, tuniques rouges à brandebourgs dorés qui défilent majestueusement tandis que les auto-mitrailleuses sont étouffées par les eaux bouillantes de la mer Morte ; c'est le Jourdain guidé par l'homme vers les déserts arides, c'est l'eau douce de la source d'Elishée qui désaltère les nomades, ce sont les trompettes de Jéricho qui font du « no man's land » une fraîche palmeraie.

Noël c'est l'étoile qui nous conduit à la crèche et nous aide à faire le chemin de vie, donnant un sens à notre existence.

Pierre VACHERAND.

galerias barbès

Maison fondée en 1892
55, Bd Barbès, Paris-18^e
Téléph. ORNano 55-55

Ami Cheminot !

Présente-toi à l'entrée des GALERIES BARBES, 55, Bd Barbès, demande-moi, je serai là pour t'accueillir.

Ensuite, je te mettrai en rapport avec le Directeur Commercial, Monsieur THIERRY, qui s'occupera lui-même de te conseiller et te fera faire le meilleur choix, avec la plus forte remise, et, si tu le désires, les facilités de paiement en 3, 6, 12, 18 ou 24 mois.

Monsieur THIERRY, naturellement, a tout pouvoir, et c'est lui que je prévois dès qu'un Cheminot nous fait le plaisir de sa visite, ce qui se produit tous les jours.

Monsieur THIERRY me dit souvent que la prospérité de fameux "bonhomme en bois" des GALERIES BARBES a commencé par la confiance des cheminots.

Tu sortiras content, Ami Cheminot, et je serai là pour prendre congé de toi et connaître tes impressions à la sortie, comme pour te recevoir à l'arrivée.

A bientôt.

Marcel LAFUSTE
Ex-Mécanicien de route
31 ans de services
Médaille de Vermeil.



P.S. Si tu ne peux te déplacer, écris-moi à mon nom aux GALERIES BARBES, 55, Bd Barbès - PARIS (18^e), et, si tu veux recevoir le catalogue gratuit adresse-moi le bon ci-contre.

BON
pour un
CATALOGUE
GRATUIT
d'abonnement
A100

Le Règlement des Retraites de la S.N.C.F.

Nous avons déjà eu l'occasion de publier, dans « Le Cheminot de France », l'intégralité du texte de notre Règlement de Retraites, après les profondes modifications intervenues avec effet du 1er janvier 1949.

Beaucoup de camarades n'ont malheureusement pas pris la précaution de conserver les coupures du texte et ils le regrettent aujourd'hui.

A leur intention et à défaut de

peuvent recommencer une publication aussi importante un de nos militants a bien voulu faire le travail de résumé des dispositions essentielles du Règlement.

On trouvera ci-dessous ce « Digest », plus facile d'ailleurs à consulter et qu'il y aura intérêt à conserver avec la documentation que donne régulièrement notre journal.

Art. 2. — AFFILIATION

Dès l'admission au cadre permanent et au plus tôt à l'âge de dix-huit ans. Les services d'auxiliaires ayant pris fin pour toute autre cause qu'un départ volontaire peuvent être pris en compte pour la retraite et donnent lieu à affiliation rétroactive.

Art. 4. SERVICES VALABLES POUR LA RETRAITE

Durée de l'affiliation augmentée, le cas échéant, de la durée du service militaire légal et des services militaires effectués en sus de la durée légale pendant la guerre 1914-1918 et pendant la guerre 1939-1945.

Art. 7. DROIT A LA PENSION DE RETRAITE NORMALE

Tout agent affilié peut demander sa mise à la retraite s'il réunit la double condition suivante :

1° Compter au moins vingt-cinq années de services valables pour la retraite ;

2° Avoir atteint l'âge de :

- a) Cinquante ans pour les agents de conduite ou avoir au moins quinze ans dans un service de conduite si l'intéressé remplit d'autres fonctions au moment de sa mise à la retraite ;
- b) Cinquante-cinq ans dans tous les autres cas.

La S.N.C.F. peut liquider d'office la retraite de tout agent remplissant les conditions exigées ci-dessus.

La durée des services et l'âge sont réduits, pour les anciens combattants, d'une durée égale à la moitié de la période effective de guerre.

Art. 8. DROIT A LA PENSION DE REFORME

Après au moins quinze ans d'affiliation en cas de maladie, blessure ou infirmités mettant l'agent dans l'impossibilité de continuer son service, l'impossibilité reconnue soit par la S.N.C.F., soit par la commission de réforme.

Lorsque l'invalidité résulte de l'exercice des fonctions, le droit à pension immédiate est acquis quelle que soit la durée de l'affiliation.

Art. 10. DROIT A PENSION DE RETRAITE DIFFEREE

Après au moins quinze ans d'affiliation en cas de départ volontaire, ou pour toute autre cause que la réforme (radiation des cadres, révocation par exemple).

La jouissance est différée jusqu'à l'époque où l'agent réunit la condition d'âge fixée à l'article 7.

Dans certains cas de retraite différée, démission notamment, la pension est cristallisée au taux sur lequel elle est calculée au moment de l'entrée en jouissance et ne subit plus aucune revalorisation dans l'avenir.

En outre, dans tous les cas de retraite différée, le bénéfice des facilités de circulation est supprimé.

Art. 11. REMBOURSEMENT DES RETENUES

Lorsque l'agent quitte la S.N.C.F. avant de compter 15 ans d'affiliation et ne peut recevoir aucune pension.

Le montant des retenues est majoré des intérêts composés calculés au taux de la Caisse d'Epargne de Paris à l'époque du départ.

En cas de mise à la réforme l'agent a droit à une allocation égale au montant du remboursement.

Toutefois, le montant du remboursement peut être diminué des prélèvements à effectuer au titre des Assurances sociales.

Art. 13. QUOTITE DE LA PENSION

1/50^e par année de service de la rémunération comptant pour la retraite.

Toute période égale ou supérieure à 3 mois est comptée pour un semestre, toute période inférieure à 3 mois est négligée. Exemple :

30 ans 3 mois 2 jours d'affiliation : 61 semestres

30 ans 2 mois 28 jours d'affiliation : 60 semestres.

Minimum. — 80 % de traitement fixe et de la prime normale de fin d'année de l'indice 100 (échelon d'essai de l'échelle 1).

Maximum. — 3/4 de la rémunération comptant pour la retraite.

Art. 14. REMUNERATION COMPTANT POUR LA RETRAITE

- Traitement fixe.
- Prime de fin d'année correspondant à la majoration M 2.
- Les éléments de rémunération dénommés « Primes » (prime de logement notamment).

La pension est basée sur la rémunération telle qu'elle est définie ci-dessus que reçoit l'agent au moment de la mise à la retraite à condition qu'il ait passé six mois au moins sur l'échelle et sur l'échelon qu'il quitte, sinon la pension est calculée sur la rémunération de l'emploi antérieur.

La pension des agents de conduite est basée sur la rémunération des

trois meilleures années de leur carrière.

Nota. — Des éléments importants comme l'Indemnité de Résidence et les Parts de Productivité n'entrent pas en compte pour le calcul de la retraite, ce qui a pour effet de faire baisser considérablement le rapport Salaire-Retraite. Ce rapport qui devrait normalement avoisiner dans le cas du maximum d'annuités (37 1/2) 75 % du salaire d'activité est tombé actuellement aux environs de 50 % et pourrait descendre à 56 % (au lieu de 75) après le déclenchement de la quatrième étape de productivité.

Art. 15. MAJORATIONS DE PENSION ET ALLOCATIONS POUR CHARGE DE FAMILLE

a) Majorations de pensions :

- 10 % pour trois enfants élevés jusqu'à l'âge de 16 ans ;
- 5 % pour chaque enfant au-dessus du troisième élevé jusqu'à l'âge de 16 ans.

Le jeu des majorations ne peut porter la pension au-dessus de la rémunération d'activité ayant servi au calcul de la pension.

b) Allocations pour charges de famille :

Payées aux pensionnés dans le cadre du droit commun. Les allocations pour charges de famille ne peuvent être payées simultanément avec la majoration de pension.

La Caisse des Retraites fait la comparaison et sert aux retraités ce qui leur est le plus avantageux.

Dans le cas où un retraité exerce encore un emploi salarié, c'est son employeur qui doit lui payer le cas échéant, les allocations familiales.

Art. 16. CUMUL

La pension de retraite se cumule avec les rentes-accidents.

En ce qui concerne le cumul avec un emploi salarié, se reporter à l'article du « Cheminot de France » d'août-septembre-octobre à la page des retraités.

Art. 17. REVERSIBILITE

- Pour moitié sur la veuve, les orphelins et dans certains cas sur la femme divorcée.
- Les majorations pour enfants sont également réversibles étant entendu que le total pension plus majoration ne pourra dépasser la moitié du salaire de base ayant servi au calcul de la pension.
- Les allocations familiales sont payées intégralement le cas échéant.
- Les rentes-accidents ne sont pas réversibles.

Art. 19. CONDITIONS NECESSAIRES POUR AVOIR DROIT A UNE PENSION DE REVERSIBILITE

Cas général. — Pour que la réversibilité puisse être acquise il faut que la durée du mariage atteigne au moins deux ans au jour de la cessation des fonctions de l'agent, ou lorsque cette condition n'est pas remplie, la durée du mariage doit avoir été au moins de 6 ans au moment du décès du retraité, durée ramenée à 3 ans s'il existe un ou plusieurs enfants issus du mariage.

Femme divorcée. — Réversibilité acquise à condition de réunir les trois conditions suivantes :

- 1° Que le divorce n'ait pas été prononcé à ses torts exclusifs ;
- 2° Qu'elle n'ait pas contracté de nouveau mariage avant le décès de l'agent ;
- 3° Que la durée du mariage fixée au paragraphe précédent soit respectée.

Orphelins. — Réversibilité acquise jusqu'à l'âge de 21 ans.

Toutefois les enfants infirmes ou incurables sont assimilés à des enfants mineurs.

Veuf. — La réversibilité n'est accordée au conjoint survivant, ayant en général deux ans de mariage au jour de la cessation des fonctions de sa femme, que s'il est reconnu, par le Service Médical de la S.N.C.F., qu'au décès de sa femme, l'intéressé est définitivement incapable au travail.

Dans ce cas le montant de la pension de réversibilité ne peut dépasser le minimum de pension indiqué à l'article 13.

Art. 23. SERVICE DES PENSIONS

Les pensions sont payables d'avance par quart au premier jour ouvrable de chaque trimestre civil sans donner lieu à reversement lors du décès.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Pour les dispositions particulières, s'adresser à son Syndicat ou à sa Section de l'Union Fédérale des Retraités qui complètera les renseignements ci-dessus.

En cas de réclamation de la part d'un retraité, pour un cas personnel, indiquer toujours le numéro de pension.

RÉUNION de la COMMISSION MIXTE de Convention Collective

UNE DECLARATION DE NOTRE FEDERATION

Sur nos instances réitérées, le ministre des T. P. a enfin convoqué la Commission mixte de convention collective pour une déclaration sur l'application de sa lettre du 21 août.

La réunion a eu lieu le 17 décembre.

La communication faite à l'ouverture de cette réunion par le représentant du ministre n'ayant apporté aucun élément nouveau, la délégation C.F.T.C. a fait la déclaration suivante :

« La Fédération C.F.T.C. des Cheminots, qui, le 21 août dernier, a exigé et obtenu du Gouvernement, comme condition à la reprise du travail des cheminots en grève, la promesse formelle « qu'avant le 1^{er} janvier 1954 interviendra la mise au point du régime juridique du personnel des chemins de fer au regard de la loi du 11 février 1950 et des divers éléments du statut professionnel de ce personnel » (lettre de M. Chastellain, ministre des T. P. à M. Pierre Tissier, président du Conseil d'administration de la S.N.C.F.) attend du ministre responsable une prise de position sur le fond, marquant la volonté dudit gouvernement de tenir ses engagements dans les délais prévus.

La Fédération tient à préciser qu'elle est prête à examiner et à discuter toutes propositions répondant, au départ, aux conditions suivantes qu'elle estime essentielles :

- 1° Le statut professionnel des Cheminots, quelle que soit sa forme, sera librement disputé par les organisations syndicales légalement représentatives du personnel avant toute sanction d'ordre législatif et réglementaire.
- 2° Ce statut comportera, en tout premier lieu, une mise au point de caractère contractuel des conditions de rémunération de l'ensemble du personnel.
- 3° Les protocoles d'accord conclus antérieurement entre la S.N.C.F. et les organisations représentatives du personnel et homologués par le ministre de tutelle seront incorporés dans les textes à intervenir.
- 4° Le règlement du personnel actuellement en vigueur, et dont le caractère unilatéral est contraire à la législation invoquée par le ministre des T. P. dans sa lettre du 21 août 1953 précitée sera aboli et remplacé par des textes d'application pris dans le cadre des accords intervenus entre les parties en cause et soumis préalablement à l'approbation des organisations syndicales intéressées. »

LE LOGEMENT

Dans le journal du 30 octobre, il a été écrit que la formation accélérée d'une main-d'œuvre pour le bâtiment intéresserait 10.000 travailleurs. Le typo a généreusement ajouté un zéro. En réalité, il s'agit plus modestement de 1.090 travailleurs.

P. V.

Timide relèvement des Allocations Familiales

Après plusieurs projets amandés ou refoulés, les familles ouvrières obtiennent une bien faible satisfaction.

A partir du 1^{er} octobre 1953, les seules Allocations familiales, à l'exclusion du salaire unique et de l'indemnité compensatrice, sont majorées de 10 %. Le rappel des trois mois sera payé fin décembre par une majoration exceptionnelle de 30 %.

L'allocation de maternité, relevée pour le premier enfant, est, par contre, diminuée pour les suivants.

Nous sommes loin du compte et cette opération prend trop la forme d'une aumône pour que nous puissions nous en réjouir.

Il nous faut continuer notre action afin d'obtenir une véritable et substantielle revalorisation des Allocations familiales, complément de salaire indispensable à la vie des foyers.

M. D.

Réseau Breton

Le 15 décembre, une délégation comprenant des représentants des divers partis politiques, des usagers et des organisations syndicales, a été reçue par M. CHASTELLAIN, ministre des Travaux publics.

Nos camarades GUILLARD, JEZEQUEL et Yves LAGADEC, accompagnés de Jean CHAPLAIS, faisaient partie de cette délégation qui était venue protester contre la fermeture de la ligne Loudéac-La Brohinière.

Toutes les communes, le Conseil général des Côtes-du-Nord, d'accord avec le personnel, s'insurgent contre une telle fermeture qui s'explique d'autant moins que la ligne en question n'est pas déficitaire.

Le Ministre a promis une enquête. Nous en reparlerons dans le prochain journal.

Toujours la question des Retraites

PUISQUE les travailleurs ne peuvent absolument rien obtenir sans la C. G. T., il faut bien en déduire que tout ce qui est obtenu par d'autres organisations syndicales équivaut tout simplement à rien ou moins que rien.

Voilà pourquoi, systématiquement, les militants et la presse cégétistes s'emploient à nier les avantages arrachés par la C.F.T.C. et d'autres, durant ces derniers mois.

Quand il n'y a plus moyen de nier l'évidence, quand, par exemple, les cheminots s'aperçoivent qu'en réalité il n'y a pas de sanctions pour faits de grève, quand à la fin du mois ils ont constaté que leur paye est réellement augmentée, alors, c'est bien simple, tout cela est un succès de l'action ouvrière conduite par la C. G. T.

Et voilà... passé muscade, le tour est joué.

Sans doute faudra-t-il aussi que, pendant plusieurs mois encore, les cheminots partent en retraite à 55 ans pour que cessent les attaques de ceux qui ne peuvent se résigner à admettre que nous avons vraiment défendu le droit, pour nos camarades, de partir en retraite à cet âge.

Pour le moment, R. PATTE, dans *La Tribune des Cadres* (C. G. T.) de novembre-décembre, essaie de nous démontrer tout le côté prétendument néfaste de notre action.

PATTE voit un grave danger dans le fait qu'on ne fasse nulle référence, ni dans la lettre de M. CHASTELLAIN, ni dans le projet de Décret, au Règlement de 1911, mais à la « réglementation en vigueur au 31 juillet 1953 ».

J'ai le regret de dire à ce « technicien » que je préfère cent fois cette référence à celle du Règlement de 1911, qui a été heureusement modifié plusieurs fois et notamment à la date du 1^{er} janvier 1949, modification qui a apporté un certain nombre d'avantages et particulièrement la péréquation.

Des représentants, et non des moindres, de sa Fédération, siégeaient à l'époque à la Commission paritaire qui discutait de ces modifications.

Si l'on fait référence au Règlement en vigueur au 31 juillet 1953, c'est précisément parce que le Règlement de 1911 a été profondément remanié.

Que PATTE relise donc attentivement le texte de la loi du 21 juillet 1909 qui fait le fond de ce fameux Règlement et qu'il nous dise si, réellement, il est à ce point réactionnaire qu'il veuille revenir à ce texte original.

Pourquoi le même accusateur se plaint-il aussi qu'il ne soit fait, dans le projet de Décret, « aucune allusion à ce qui concerne le taux ultérieur du calcul de la retraite ».

Ce taux n'a jamais été mis en discussion dans aucun des textes officiels parus depuis le 9 août, le Décret-Loi n° 53.711 n'en fait pas la moindre mention, pourquoi faudrait-il en parler ?

Notre pension se calcule en cinquantième du traitement servant de base, par année de service. Personne n'a proposé de changer ce taux ; est-ce à nous de douter de la solidité de notre droit en posant la question ?

Etrange tout de même, ce coup de PATTE !

LÉON DELSERT.



VOTRE ÉCONOMAT

30 rue du Chevaleret PARIS (13^e)

BONBONS DE CHOCOLAT

MIS en VENTE pour les FÊTES de FIN d'ANNÉE

Marques « FOULLON »
Sujets moulés en chocolat

Sabot garni 72 et 140
Père Noël 50 et 130

Sac cartonné
garni de délicieuses boules de chocolat

Crème : en 125 gr. 90
 en 250 gr. 155
Pralinés : en 125 gr. 120
 en 250 gr. 205

Boîte « Fleurette »
contenant
de délicieux bonbons de chocolat

La boîte de :
1 kg. boules crème 510
1 kg. pralinés boules 710

Envelope « Pomme d'Or »
Assortiment
de crèmes, pâtes d'amandes
pralinés, nougats, liqueurs

L'enveloppe (350 gr.) 560

Boîte « Maison »
garnie de délicieux bonbons
belle présentation sous cellophane

La boîte de 250 gr. 290
 de 500 gr. 460

COLIS de NOËL

COLIS N° 1
CINZANO ou MARTINI
TRAMINER ou POUILLY-FOISSE
CHATEAU-ROMAIN
CHATEAUNEUF-DU-PAPE
SAUTERNES « CHATEAU-DU-PIC »
CHAMPAGNE
RHUM NATUREL 54°
2.300 fr. (verres en sus)

COLIS N° 2
MUSCAT ou BANYULS
SAINT-MACAIRE
CHATEAU-ROMAIN
COTES-DU-RHONÉ
SAINTE-CROIX-DU-MONT
SAUMUR MOUSSEUX
RHUM DE LA MARTINIQUE 44°
1.500 fr. (verres en sus)

GRANDE VENTE DE BLANC

En plus d'une baisse importante sur tous les articles

UNE REMISE SUPPLÉMENTAIRE

est consentie du 15 décembre 1953 au 30 janvier 1954

5 % pour tout achat compris entre 5.000 et 10.000 fr.

8 % pour tout achat compris entre 10.001 et 20.000 fr.

10 % pour tout achat supérieur à 20.000 fr.

d'articles à choisir dans le CATALOGUE DE BLANC

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

LUNETTES, VERRES, ÉTUIS au TARIF de la Caisse de Prévoyance

JOURDAN, Opticien 107, rue Latayette, 107 (Gare du Nord)

Maison tenue de Père en Fils depuis 1860

LE RETRAITÉ DU RAIL

Notre Conseil d'Union

Il a eu lieu le 24 octobre dernier, mais, ainsi que nous l'avons brièvement annoncé dans *Le Cheminot de France* du 30 octobre, l'abondance des matières parues dans ce numéro ne nous a pas permis d'en donner le compte rendu.

Nos camarades voudront bien trouver ci-dessous le programme de cette séance, les décisions consécutives qui ont été prises et les résolutions et les vœux qui ont été adoptés à l'issue de nos débats.

Pendant une partie de la journée, nous avons eu le plaisir de compter parmi nous nos amis BROSSARD, président d'honneur de notre Union fédérale, et Maurice DUBOIS, délégué de la Fédération, représentant nos camarades actifs. Nous les remercions très vivement de la part qu'ils ont prise à nos travaux.

SITUATION FINANCIERE ET BUDGETAIRE

MORICE, trésorier, et GAUGE, président, ont donné un compte rendu très détaillé de la trésorerie et des prévisions budgétaires pour 1954, duquel il ressort que notre situation est bonne et ne cesse de s'améliorer eu égard aux adhésions dont le nombre ne se ralentit pas malgré l'approche de la nouvelle année.

Après adoption du rapport financier, notre ami MORICE nous fait part de son intention de se démettre de son mandat, en raison d'une part de son éloignement définitif de la capitale, et d'autre part de son état de santé qui lui impose certains ménagements.

Malgré tous les regrets que nous cause le départ de notre camarade, qui a mis sur pied la comptabilité de notre Organisation et qui a rempli avec tant de dévouement les fonctions de trésorier pendant plus de deux ans, nous comprenons fort bien ses raisons, et bien malgré lui, le Conseil lui rend sa liberté non sans avoir au préalable manifesté unanimement sa reconnaissance à notre trésorier.

Son remplaçant ne pourra être désigné que par le prochain Congrès, mais d'ores et déjà nous pouvons dire à nos camarades que notre ami ROSSIGNOLE a bien voulu envisager de prendre la succession de MORICE.

COTISATIONS POUR 1954

Elles resteront les mêmes que pour l'année en cours, mais le Conseil a admis que, pour l'avenir, nous devrions nous orienter vers des cotisations fortes si nous voulons avoir la possibilité de mener une propagande active, non seulement par nos déplacements, mais encore par la presse, par le tract, par la circulaire ou par tout autre moyen que nous croirons opportun.

Si l'on considère que le taux minimum des actifs est de 100 fr. par mois et que la retraite moyenne représente les sept dix-septièmes du traitement d'activité, on peut en déduire que la cotisation minimum des retraités devrait être $100 \times 7 = 40$ fr. par mois.

17

Il n'est pas question de porter notre cotisation à ce taux, mais si nous voulons nous défendre efficacement, il nous faudra disposer d'une trésorerie convenable, que tous nos amis veuillent bien y réfléchir.

Le prochain Congrès — en mai 1954 vraisemblablement — fixera le taux des cotisations pour 1955.

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

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

JOURNAL

Certaines critiques — justifiées — nous ont encore été adressées sur ce point. Néanmoins, la situation tend à s'améliorer et le journal du 30 octobre a marqué un progrès sensible sur le passé. Nous avons bon espoir de faire mieux encore.

INCIDENCES ACTUELLES ET FUTURES DES DISPOSITIONS DU DECRET DU 24 MAI 1953

Des précisions intéressantes ont été fournies sur les résultats de la première étape ; ces résultats, qui ont paru sur *Le Cheminot de France* du 30 octobre, montrent que les retraités sont victimes d'un retard appréciable sur leurs camarades en activité.

D'autres précisions sont données sur l'aménagement progressif du rapport Retraités/Salaires qui a diminué de plus de 20 % depuis 1913. Cette situation fera l'objet d'un article détaillé dans un prochain journal.

La seconde étape du Protocole a été déclenchée le 1^{er} novembre 1953 ; grâce à notre action, les retraités n'attendent pas aussi longtemps que pour la première étape à en recueillir les effets, puisque le trimestre du 1^{er} janvier 1954 sera payé en tenant compte des dispositions de cette seconde étape, dont le prochain journal donnera les résultats. Le rappel novembre-décembre sera payé le 1^{er} avril 1954.

REVALORISATION DES BAS SALAIRES

Les petits retraités ont été exclus de cette mesure. Notre Fédération a élevé à ce sujet une protestation. Nous lui demandons de poursuivre énergiquement son action en faveur des retraités, en obtenant que ce nouvel élément de salaires soit incorporé dans le traitement.

PROPAGANDE - EFFECTIFS

Notre action a porté ses fruits, puisque depuis le début de l'année nos effectifs ont augmenté de 15 % et que cette augmentation ne comprend pas seulement l'appoint de nos camarades actifs admis à la retraite, mais aussi un grand nombre d'adhésions de retraités qui n'appartenaient pas à notre organisation.

ACTION DE L'UNION FEDERALE

Elle s'est exercée surtout auprès de la S. N. C. F. dans l'année en cours, mais elle devra, dans l'avenir, aller beaucoup plus loin et toucher les parlementaires dont dépendent des décisions importantes, notamment en ce qui concerne la campagne double des Anciens Combattants.

ASSURANCE AUTO ET MOTO

Tarif spécial « CHEMINOT »
Province
Auto v. a., 2 CV..... 2.826 fr.
— 3-4 CV..... 3.681 fr.
— 5-6 CV..... 4.512 fr.
— 7-10 CV..... 5.795 fr.
— 11-14 CV..... 7.362 fr.
Cyclomoteur 50 cm³..... 1.330 fr.
Moto et Scooter 1 CV..... 1.330 fr.
2 CV..... 1.790 fr.
Police auto « Bon Conducteur » après un an sans accident, remboursement 10 % de la prime.
Gar. accidents aux tiers illimitée.
Le Service Défense se charge de récupérer les frais de réparation occasionnés à l'assuré.
Plusieurs véhicules (auto ou moto) : prime pour un seul.
ASSURANCES INCENDIE
Mobilier et matériel, bâtim. et volants. UN MILLION : 1.500 fr. p. an
E. ADAM, assureur-cons. agréé, 181, rue Lafayette, PARIS (près gares Nord. Est). Timbre rép

Des contacts ont déjà été établis à ce sujet, mais ce sont tous nos adhérents qui doivent participer à cette action en suivant les directives et en se servant des arguments qui seront donnés par *Le Cheminot de France*.

RESOLUTIONS ET VŒUX

Adoptés à l'unanimité, la teneur en est donnée ci-après :

Le Conseil de l'Union fédérale des Cheminots retraités C. F. T. C., réuni le 24 octobre 1953 au siège de la Maison des Travailleurs chrétiens, 26, rue de Montholon, à Paris :

— Exprime sa profonde déception et son vif mécontentement du fait que la revalorisation des bas salaires n'a pas été répercutée sur les petits retraités et sur leurs ayants droit ;

— Constate avec regret que les éléments de salaire exclus du bénéfice de la retraite deviennent de plus en plus nombreux et de plus en plus importants (indemnité de résidence, parts de productivité, revalorisation des bas salaires) ;

— Proteste avec vigueur contre cette pratique, qui aura pour effet, après le déclenchement de la quatrième étape de productivité, de causer aux retraités un préjudice considérable pouvant atteindre 25 % du montant de la pension qu'ils seraient en droit de percevoir ;

— Dénonce une fois de plus l'injustice profonde dont sont victimes les cheminots anciens combattants exclus du bénéfice de la campagne double parmi les agents de la fonction publique et parapublique ;

— Demande la modification du régime des facilités de circulation des retraités et la révision des dispositions concernant les demi-échelles de reclassement ;

— Emet le vœu qu'un Statut des Retraités soit établi rapidement après discussion avec les représentants qualifiés des Organisations syndicales et de retraités.

Le SECRÉTAIRE DE SÉANCE.

AGENTS DE CONDUITE

Barème des salaires servant de base au calcul des pensions (Applicable au 1^{er} novembre 1953)

Echelle	Echelon	Traitement	P. F. A. N	
T1	1	209.380	20.906	
	2	217.270	21.706	
	3	225.170	22.506	
	4	233.500	23.400	
	5	242.020	24.200	
	6	250.460	25.000	
	7	257.710	25.800	
T2	1	248.780	24.900	
	2	258.110	25.800	
	3	267.420	26.700	
	4	277.900	27.800	
	5	288.370	28.800	
	6	298.850	29.900	
	7	309.350	30.900	
T3	1	275.810	27.600	
	2	287.360	28.700	
	3	298.880	29.900	
	4	310.440	31.000	
	5	321.960	32.200	
	6	333.520	33.400	
	7	345.060	34.500	
T4	1	310.440	31.000	
	2	323.120	32.300	
	3	335.820	33.600	
	4	349.670	35.000	
	5	363.500	36.400	
	6	377.380	37.700	
	7	391.210	39.100	
12	4	435.070	43.500	
	5	447.770	44.800	
	6	450.460	46.000	
	7	473.160	47.300	
	8	485.860	48.600	
	9	498.530	49.900	
	13	4	475.450	47.500
		5	489.310	48.900
		6	503.160	50.300
7		517.000	51.700	
8		530.860	53.100	
9		544.700	54.500	

Pour obtenir le taux des primes de fin d'année M1, M2, M3 et M4, il suffit d'augmenter la prime « N » de 10, 20, 30 ou 40 % du montant de cette prime.

A PROPOS DE LA RÉFORME FISCALE

L'AMÉNAGEMENT de la SURTAXE PROGRESSIVE

Dans une allocution radiodiffusée, prononcée le 9 novembre, M. ULVER, Secrétaire d'Etat au Budget, commentant le projet de réforme fiscale, a fait connaître qu'en ce qui concerne la surtaxe progressive, il proposerait à l'Assemblée Nationale d'adopter les deux mesures suivantes :

1^o Relèvement du plancher d'exonération de 180.000 francs à 220.000 francs.

2^o Nouvel abattement de 10 % à appliquer sur les salaires et sur les pensions.

Rappelons que sur ce dernier point, les salaires bénéficient déjà d'un abattement de 10 % pour frais professionnels dont sont exclus les pensionnés et les retraités.

L'adoption de ces propositions se traduirait pour les retraités de la façon suivante :

1^o RETRAITES BENEFICIAIRE DE LEUR SEULE PENSION

Un abattement de 10 % serait pratiqué sur la pension, soit pour une pension de 300.000 francs, 300.000 : 10 = 30.000, ce qui ramènerait le montant imposable à 300.000 - 30.000 = 270.000 francs.

2^o RETRAITES BENEFICIAIRE DE LEUR PENSION ET D'UN SALAIRE D'ACTIVITE

La pension de retraite bénéficierait d'un abattement de 10 % et le salaire d'activité d'un abattement de 20 %.

Par exemple : cas d'un retraité recevant une pension de 300.000 francs et un salaire d'activité de 200.000 francs.

— La pension de retraite serait comptée pour 300.000 x 9 : 10 = 270.000 francs.

— Le salaire d'activité, 200.000 x 8 : 10 = 160.000 francs.

Le montant des revenus soumis à la surtaxe progressive serait en conséquence de 430.000 francs.

3^o MINIMUM IMPOSABLE

Ce minimum est variable suivant la situation de famille de l'agent.

Pour un célibataire, il serait fixé comme nous l'avons dit plus haut à 220.000 francs par an, compte tenu des abattements de 10 % sur la pension et de 20 % sur le salaire d'activité le cas échéant.

Nous ne pourrions donner les indications concernant les autres catégories qui n'ont encore fait l'objet d'aucune communication de la part des Pouvoirs publics.

Nous tiendrons nos adhérents au courant, dès que nous serons en mesure de le faire — nous les informons d'ores et déjà que nous sommes intervenus auprès de différents parlementaires, pour que, dans cette question de la réforme fiscale, les intérêts des retraités ne soient pas méconnus.

R. SIRURGUET.

PAIEMENT DES PENSIONS ECHEANCE

DU 1^{er} TRIMESTRE 1954

Les caisses seront ouvertes le 31 décembre 1953 pour le paiement des pensions.

Ensuite le 2 janvier et les jours ouvrables suivants.

FEDERATION DES SYNDICATS CHRETIENS DES CHEMINOTS DE FRANCE

UNION FEDERALE DES CHEMINOTS RETRAITES

Tél. TRUDAINE 91-03 - 26, rue de Montholon, PARIS-9^e - C. C. P. 7005-34

Je... soussigné... déclare adhérer à l'Union fédérale des Cheminots retraités, C. F. T. C.

Nom et prénoms
Né le à départ,
Titre statutaire d'activité Echelle
Service Résidence
Date de mise à la retraite N° de Pension
Arrondissement d'Exploitation d'attache le 19

SIGNATURE :

Adresse de l'adhérent

QUAND un homme est vieux, il doit faire plus que lorsqu'il était jeune !

Ne ressembliez pas à tant d'hommes qui sont morts avant de mourir. Avoir un intérêt supérieur à vivre est le meilleur moyen de se maintenir en vie.

GOETHE.

BONNE ANNÉE

L'Union Fédérale des Cheminots Retraités C. F. T. C. adresse à tous ses adhérents ses meilleurs vœux et ses souhaits sincères pour 1954. Que l'année nouvelle leur apporte, avec la santé et la paix du foyer, une amélioration sensible de leur pension, de façon à adoucir les conditions pénibles au milieu desquelles ils se débattent du fait de la modicité de leurs ressources.

AIDE AUX GREVISTES

La souscription n'est pas close. Que ceux qui n'ont pas encore versé leur obole le fassent à l'occasion du paiement du prochain trimestre qui nous apportera une augmentation de pension. Noël doit être une fête joyeuse pour tous ; les jeunes placeront leurs souliers dans la cheminée : à nous, les vieux, d'y déposer notre cadeau à la mesure de nos moyens.

FACILITES DE CIRCULATION des enfants d'un retraité marié à une femme agent en activité

Les enfants bénéficieront désormais du régime de facilités de circulation de la femme agent en activité et non plus du régime de l'agent retraité.

PERMIS

des filles majeures célibataires tenant le ménage de leur père veuf

Nous rappelons à nos camarades qu'en vertu des errements actuellement en vigueur, la fille majeure d'un agent retraité veuf, habitant avec lui de façon permanente et tenant son ménage, doit recevoir les mêmes facilités de circulation que la femme ou les enfants mineurs du pensionné.

Nous précisons que ces facilités doivent être accordées même dans le cas où la fille majeure se livre à un travail salarié.

RECLAMATIONS concernant la Caisse de Prévoyance

Nous attirons l'attention de nos camarades sur le fait qu'en cas de réclamation adressée, soit directement à la Caisse de Prévoyance, soit à notre Union fédérale, le numéro d'immatriculation à la C. P. doit toujours être indiqué pour permettre de trouver facilement le dossier de l'intéressé parmi les quelque 700.000 classés dans cette administration.

Utilisez vos bons de transport pour boire à bon compte ce bon

VIN DES CORBIÈRES

Superbes cadeaux de fin d'année DE BERMOND, Vigneron SAINT-LAURENT (Aude)

1954



1953 s'achève et, dans quelques jours, nous franchirons le seuil d'une nouvelle année. 1954 ouvre devant nous ses perspectives : Quelles sont-elles ? Efforçons-nous de les voir telles que, selon toute vraisemblance, nous aurons à les affronter, sans optimisme de commande, mais aussi sans excessive sévérité.

L'année ferroviaire se présente avec des perspectives de trafic assez peu encourageantes. Les évaluations les plus sérieuses ont amené le Conseil d'Administration à établir le budget d'exploitation de 1954 sur une hypothèse de trafic de 67 MM. d'unités kilométriques représentant une recette brute de l'ordre de 436 MM. inférieure de 7 % à celle de 1952. (La comparaison avec 1953 ne serait pas valable en raison des perturbations dues aux grèves d'août.) Les dépenses d'exploitation n'étant plus sensiblement compressibles et la tarification ayant atteint en 1953 son point de saturation, l'exercice budgétaire s'annonce déficitaire de 65 MM. environ, en dépit des allègements conventionnels de charges chiffrés à quelque 64 MM. Le Ministre des Finances, dont les talents de prestidigitateur sont connus, a eu beau, devant le Parlement, opposer à ces prévisions tout simplement honnêtes les fruits de ses calculs optimistes, nous nous en tiendrons, quant à nous, aux chiffres annoncés, les seuls vraiment dignes d'être retenus en l'état actuel des choses. Seule, la mise en vigueur rapide de mesures de coordination efficaces, assurant au trafic ferroviaire la protection qui lui est raisonnablement due, peut modifier favorablement une situation qui, faute d'intervention appropriée de la puissance publique en la matière, ne peut que s'aggraver progressivement dans les années à venir, à moins qu'à l'échelon international n'interviennent des solutions de bon sens auxquelles on tourne systématiquement le dos en France depuis vingt ans.

Les cheminots doivent réaliser pleinement ce que de semblables perspectives représentent de menaces pour leur outil de travail, pour eux-mêmes, en un mot pour l'avenir de la profession. Et qu'ils en tirent la conséquence logique : le renforcement du potentiel syndical, seul contrepoids valable auquel ils puissent faire appel pour conjurer le danger. A cet égard, notre Fédération a pu constater, lors de la discussion par l'Assemblée Nationale du budget des Travaux Publics (séances des 26 novembre et 7 décembre), l'efficacité de son action près des parlementaires et des partis, ainsi que nous en rendons compte par ailleurs dans ce journal. Il faut que la pression ainsi exercée se poursuive et s'accroisse avec des moyens d'action accrus.

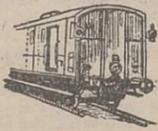
Précisément, 1954 sera l'année du Congrès et nous sommes en droit d'attendre beaucoup de ces assises d'où la Fédération doit sortir renforcée dans sa volonté de conquête en même temps que dans ses possibilités d'influence sur les hommes et sur l'évolution des choses, à l'intérieur comme à l'extérieur de la profession. Des positions doivent y être prises, un programme d'action à long terme tracé : ce sera l'objet du rapport d'orientation que le Bureau Fédéral compte mettre à l'étude des Syndicats pour la mi-janvier.

L'action revendicatrice ne sera pas pour autant négligée. L'année qui se termine, année d'épreuves sans précédent mais qui s'est soldée en définitive, pour les cheminots, par un acquis certain, a ouvert la voie à des temps meilleurs. Disons-nous bien, là encore, que ces temps seront quand même ce que nous les ferons, ce que la confiance du plus grand nombre de nos camarades nous permettra de les faire.

Nous aurons par ailleurs, en 1954, à tourner nos regards plus attentivement que jamais vers cette Europe en formation, à l'édification de laquelle nous avons notre pierre à apporter comme syndicalistes et comme membres de la grande famille des transports.

Nous poursuivrons enfin, en l'intensifiant, notre effort d'organisation dans nos Territoires d'Outre-Mer proches et lointains avec l'aide précieuse du Service spécialisé de la C.F.T.C.

Ainsi devons-nous regarder l'année qui va s'ouvrir comme particulièrement lourde, pour nous, de responsabilités de toutes sortes, mais riche de promesses pour la cause que nous servons.



A. PAILLIEUX,
Secrétaire général.

LE CONGRÈS FÉDÉRAL

aura lieu les 22, 23, 24 et 25 février 1954

Les séances se tiendront
au Centre Administratif d'ASNIÈRES

MILITANTS, réservez vos journées et préparez-vous
pour assurer le succès complet de ce Congrès

REVALORISATION DU SALAIRE MINIMUM

Régime juridique de la S.N.C.F.

A PRES une opération « bas salaires » que nous avons estimée en son temps insuffisante, il faut rappeler que, dans notre esprit, cette revalorisation des salaires anormalement bas est une étape, une bouée de sauvetage, mais qui ne résout pas le problème du pouvoir d'achat des cheminots comme des travailleurs dans leur ensemble.

Un premier pas a été fait, il y a le reste, c'est la partie la plus difficile mais à laquelle le Gouvernement doit s'atteler sans retard.

Les sous-commissions de la Commission Supérieure des Conventions Collectives ont terminé leurs travaux en déterminant le budget individuel du manœuvre célibataire à 25.166 francs et celui d'une famille de quatre personnes à 68.443 francs. Compte tenu des retenues diverses, le budget minimum atteindra 27.000 francs pour le manœuvre célibataire.

Le Gouvernement doit maintenant réunir la Commission Supérieure des Conventions Collectives afin que celle-ci, en séance plénière, adopte définitivement ces chiffres. Il doit faire vite, il ne doit pas attendre une nouvelle manifestation de mauvaise humeur que les longues palabres suscitent toujours.

Il faudra ensuite passer aux actes et prendre les dispositions en conséquence, c'est-à-dire relever le salaire minimum interprofessionnel car l'économie française se trouve de plus en plus paralysée, quoi que en puissent dire les augures officiels, toujours portés à l'optimisme, quand il s'agit de démontrer l'inutilité du relèvement des salaires.

Les cheminots attendent aussi que se réunisse leur Commission de la Convention Collective, en sommeil depuis le mois de juillet, afin de pouvoir discuter des chapitres en suspens.

Dans une lettre au Ministre, dont le texte est publié ci-dessous, nous avons rappelé les engagements pris au mois d'août, en ce qui concerne les travaux de cette Commission.

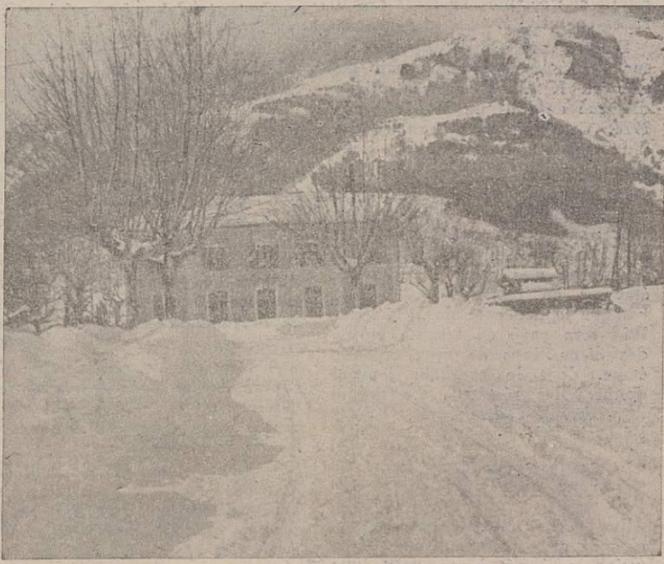
La question est pour nous absolument claire : il faut, avant tout, fixer une bonne fois le statut juridique des cheminots, dire définitivement si nous sommes entreprise à statut ou à convention collective.

La Commission est convoquée pour le jeudi 17 décembre. Nous voulons espérer que le représentant du Gouvernement pourra enfin nous dire quelle est la décision prise.

Cela fait, on pourra ensuite utilement poursuivre les travaux qui avaient été commencés.

Avec la C.F.T.C., notre Fédération poursuivra, sans relâche, son action dans ce sens, sûre de l'appui de ses adhérents et des nombreux cheminots qui lui apportent chaque jour leur confiance.

Maurice DUBOIS.



La gare de Montdauphin-Guillestre (Hautes-Alpes) sous la neige

NOTRE LETTRE au Ministre

Paris, le 2 décembre 1953.

M. J. CHASTELLAIN
Ministre des Travaux Publics
Monsieur le Ministre,

Par lettre du 21 août 1953 adressée à M. Pierre TISSIER, Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., vous avez bien voulu préciser vos intentions quant à la solution des problèmes d'ordre professionnel soulevés à l'occasion du conflit opposant à l'époque les Cheminots et le Gouvernement.

Vous savez que c'est en considération des engagements pris par cette lettre que notre Fédération a assumé les plus grandes responsabilités dans les circonstances qui ont marqué la fin de ce douloureux conflit.

Or, parmi les questions soulevées, l'une des plus importantes : la définition du Statut professionnel des Cheminots, n'a fait l'objet jusqu'à présent d'aucune mesure permettant d'aboutir à une solution dans les délais prévus (31 décembre 1953).

Il ne doit pas vous échapper, Monsieur le Ministre, qu'un tel retard apporté dans l'exécution d'un engagement aussi formel est de nature à créer dans la profession de nouvelles et très graves difficultés. Nous y sommes, pour notre part, très attentifs, n'ayant jamais accepté, vous le savez, la situation d'exception faite au personnel de la S.N.C.F. au regard de la loi du 11 février 1950 par les décrets n°s 50.635 et 50.637 du 1^{er} juin suivant.

Nous vous serions donc très obligés des indications que vous voudriez bien nous donner quant à vos intentions relativement au problème restant à régler dans des délais maintenant très réduits, nous tenant, bien entendu, à votre disposition pour tout échange de vues nécessaire sur les possibilités de solutions à retenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, nos salutations.

Le Secrétaire général,
A. PAILLIEUX.

Voir Dernière Heure
page 10



Le Gérant : André PAILLIEUX.

IMPRIMERIE SPECIALE
du « CHEMINOT DE FRANCE »
5, rue du Cornet, Le Mans. — 30.138
Exécuté par des Ouvriers syndiqués

Noël

NOËL, fête de la joie ; NOËL, fête des enfants, des familles ; NOËL, espoir de l'Humanité tout entière. NOËL et l'on pense immédiatement à prononcer les mots qui accompagnent ce mot prestigieux : « Paix sur la terre... ».

C'est NOËL ! NOËL 1953 ! Et pourtant, il y a de par le monde des hommes tapis dans les rizières d'Indochine, le doigt sur la détente d'une mitrailleuse, s'appretant à massacrer d'autres hommes, qui ne leur ont rien fait que d'être en face. C'est la guerre, la guerre que les humains, pourtant si orgueilleux de leurs connaissances scientifiques, n'ont pas encore appris à éviter.

NOËL ! et il y a des hommes, des femmes dans les camps de concentration. Ils y croupissent, ils y souffrent, ils y meurent, sans trop savoir pourquoi. Souvent parce qu'ils ont eu le tort impardonnable de se croire libres de penser à leur manière.

NOËL ! et il y a des millions de « personnes déplacées » qui perdent, un peu plus chaque jour, l'espoir de revoir leur patrie, leur maison.

NOËL ! et il y a des gens qui ont faim, qui ont froid, qui ont peur et qui n'ont plus la moindre espérance. Il y a des travailleurs qui, malgré leur peine, malgré leur courage, n'arrivent pas à vivre humainement.

Il y aura des enfants qui, le cœur gros, regarderont les vitrines richement illuminées des grands magasins, celles tout aussi tentantes des boutiques de village, pleines de ces jouets de rêve qui ne sont pas pour eux.

Il y aura des mères qui, silencieusement, souffriront de ne pouvoir donner à leur petit que la plus douce des caresses.

NOËL ! et ce sera pour d'autres le luxe insolemment étalé, la grande rigolade, la goinfretrie dans toute sa bassesse.

NOËL ! sera heureusement aussi le jour où beaucoup d'hommes sentiront l'ardent appel de l'amour du prochain. Il y aura des dévouements pour se pencher sur la misère, sur la détresse des autres. Ceux-là choisiront certainement la plus belle part.

Parce que, hélas ! le monde est tel que nous le voyons. Souhaitons que pas un travailleur, pas un homme, n'estime pouvoir se contenter de son sort et ne devoir rien aux autres hommes !

NOËL ? Pour des syndicalistes, c'est le renouvellement de l'engagement, pour plus de bonheur, plus de justice, plus de douceur de vivre, plus de compréhension entre les hommes, entre tous les hommes, à travers toute la terre, par-dessus toutes les barrières raciales, par-dessus toutes les frontières.

NOËL : notre plus belle fête, celle de notre plus grande espérance !

Léon DELSERT,
Président Fédéral.