

LE CHEMINOT DE FRANCE

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

RETOUR AUX SOURCES



Les Semaines Sociales de France sont tout de même une grande et belle institution ! Une institution salubre, oserai-je dire ! Grâce à elles, en effet, on remonte, à travers l'imbricatio des événements touchant la vie sociale des peuples, aux sources les plus pures de la doctrine dont nous avons fait notre boussole et notre flambeau.

Le sujet traité cette année à Pau — Guerre et Paix — pour n'être pas d'ordre strictement social n'en revêt pas moins pour nous, syndicalistes chrétiens, une importance considérable, dans la mesure où il traduit nos inquiétudes d'hommes passionnément attachés aux œuvres de paix. Aussi bien, ainsi que l'ont si justement mis en relief la plupart des conférenciers, la réalisation de la justice sociale, raison d'être du Syndicalisme, est-elle l'un des facteurs indispensables à l'établissement et au maintien de la juste paix voulue par l'ordre chrétien.

Les leçons données au cours de cette lumineuse session n'ont point déçu notre attente. Le sujet, si vaste, si complexe, si délicat aussi, sujet que nous sommes las de voir communément traité d'une façon légère ou partisane, a été présenté, défini, analysé avec la plus extrême, la plus austère rigueur, pour donner lieu, en fin de compte, à des conclusions dont on peut facilement mesurer la portée dans le domaine des réalisations concrètes accessibles en permanence aux hommes de bonne volonté.

Pour ceux qui, comme nous, sont allés à Pau l'esprit libre, largement ouvert et sans prévention aucune à l'enseignement qui y était donné, la Semaine sociale de 1953 aura apporté d'incontestables lumières, un enrichissement moral d'un prix élevé.

En prenant comme sujet de leur 40^e session l'ensemble des problèmes que pose le rétablissement durable de la paix entre les nations, d'une paix qui ne peut être valablement conçue qu'à l'échelle universelle, les Semaines Sociales de France ont eu le mérite, par leur intervention opportune, de mettre un terme à l'imposture des faux prophètes et de substituer aux faux problèmes posés par eux à des fins de propagande partisane les vrais, les authentiques problèmes de la paix.

En ce qui nous concerne, grande a été notre satisfaction de voir les éminents professeurs chargés d'exprimer à Pau la pensée des sociologues d'inspiration chrétienne situer la question comme nous l'avons située nous-mêmes ici chaque fois qu'il nous a paru utile de l'évoquer. Aussi avons-nous acquis la certitude d'être dans le droit chemin quand nous nous refusons à nous laisser duper par les « loups travestis en bergers » et que nous opposons au vague sentimentalisme de leurs propos lénifiants les formules positives mises en œuvre dans la poursuite de nos objectifs sociaux, sur le double terrain national et international.

N'est-ce pas cette identité de vues que nous retrouvons quand nous entendons le président FLORY proclamer en terminant sa « leçon d'ouverture » au matin du 20 juillet :

« ... la Paix est, dans tous les domaines, le fruit du détachement et du sacrifice, une tension de l'homme vers un ordre qui le transcende. La Paix est une œuvre de justice. »



A. PAILLIEUX,
Secrétaire général.

P. S. — Un compte rendu des travaux et manifestations de la Semaine Sociale de Pau sera donné dans le prochain « Cheminot de France » par les membres du Secrétariat Fédéral qui y ont participé. A. P.

Revendications et action

Le bilan que l'on peut dresser de cette année syndicale ne peut être qualifié de victorieux. Mais l'action persévérante de la Fédération, appuyée par un nombre chaque jour plus important de cheminots, a permis une progression sensible. Nous n'avons jamais eu la prétention de régler d'un seul coup des problèmes qui appellent des solutions beaucoup moins simplistes que veut le faire croire la C. G. T. Nous n'avons jamais démenti ceux qui nous ont dit avoir besoin de 30.000 francs par mois pour vivre. Nous savons qu'ils sont en dessous de la vérité et qu'avec cette somme ils vivraient encore comme des êtres diminués.

Mais ce que nous ne nous sommes pas cachés de dire, et nous le répétons, en supposant que nous arrivions à obtenir 45.000 francs par mois au plus défavorisé des cheminots, nous n'aurions pas pour autant balayé la misère des foyers ouvriers, tant il est vrai qu'il importe surtout de savoir ce que l'on pourra acheter avec ces 45.000 francs, sans s'hypnotiser sur la somme en elle-même.

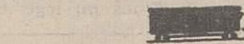
Que veulent les cheminots ? Aller à la paye avec une brouette débordante de billets, mais, le 20 du mois, commencer à faire ardoise chez l'épicier, ou bien alors recevoir une paye leur permettant de vivre en homme jusqu'à la fin du mois ?

Nous ne doutons pas de leur réponse. Nous préférons marquer des points en revalorisant, modestement, mais sûrement, le pouvoir d'achat des cheminots. L'action du syndicalisme doit être efficace dans ses réalisations.

Il ne suffit pas de construire des logements, encore faut-il donner aux travailleurs les moyens de les utiliser. Il ne suffit pas de chercher à obtenir 30.000 francs par mois, encore faut-il se préoccuper de la valeur commerciale de cet argent. C'est pourquoi la C. F. T. C., lorsqu'elle se bat pour les salaires des cheminots, s'attache surtout à l'amélioration de leur pouvoir d'achat, sachant que celui-ci est la synthèse de deux éléments principaux : les salaires et les prix.

Vouloir dissocier l'un de l'autre, c'est faire danser la carotte devant le pauvre bourricot afin qu'il avance. Les cheminots, derrière la C. G. T., ont suffisamment fait cette gymnastique pour savoir maintenant qu'elle ne rapporte rien.

Ceci nous amène à dire que notre position, ne serait-ce qu'en cette matière, diffère essentiellement de celle de la C. G. T., que nous ne pouvons faire cause commune sur le but à atteindre et que les cheminots ne doivent plus se laisser tromper par des programmes revendicatifs qui relèvent davantage de la parade de cirque que du syndicalisme constructif.



Ces améliorations, par quels moyens la C. F. T. C. entend-elle les obtenir ?

Par tous les moyens dont dispose le syndicalisme, et nous en avons souvent développé les

caractères. Par une action cohérente de la base au sommet pouvant aller jusqu'à une action directe appuyée par l'ensemble des cheminots.

La C. F. T. C. considère la grève comme le moyen ultime à la disposition du syndicalisme, à laquelle il ne doit recourir qu'à bon escient sous peine de réduire son efficacité. La C. F. T. C. ne fait pas la grève pour le seul plaisir de la faire et nous pensons que les cheminots sont pleinement d'accord sur ce point, ils l'ont suffisamment prouvé dans le passé. Il faut qu'une grève soit payante, d'une façon ou d'une autre, pour conserver toute sa valeur dans l'avenir. Il est nécessaire aussi de la préparer minutieusement, sans propagande tapageuse et mots d'ordre à contre-sens.



Il reste enfin à constater que la C. F. T. C. peut avoir besoin de l'appui des autres organisations syndicales existantes et qu'une action commune est quelquefois souhaitable. Cette action, pour obtenir son plein effet, doit être dégagée de l'esprit partisan; elle n'est pas, pour la C. F. T. C., une fin en soi. Elle ne doit pas être une étape de l'unité syndicale et faite en fonction de cette unité comme le veut la C. G. T. Notre action commune ne sera jamais l'unité d'action de la C. G. T., elle ne correspond pas au même but et ne recherche pas les mêmes moyens. Par l'unité d'action, la C. G. T. recherche la « liquidation de la scission ». La C. F. T. C. n'est pas issue de la C. G. T., ses dirigeants n'ont jamais été à la C. G. T. parce qu'ils n'ont jamais été d'accord sur les buts poursuivis par la C. G. T.

Le récent Congrès Confédéral a marqué très nettement l'orientation de la C. F. T. C. en condamnant avec la même vigueur l'état collectiviste auquel aspire la C. G. T. et l'état capitaliste que

nous connaissons dans notre pays, ni l'un ni l'autre ne permettant l'épanouissement complet de l'homme dans la plénitude de ses facultés.

Nous serons toujours prêts à faire une action commune sincère, sans arrière-pensée. Cette communauté momentanée d'action ne signifie pas reniement de notre raison d'être et ne saurait être considérée comme la seule forme d'action possible.

L'action commune demeure, dans certaines circonstances, une nécessité de l'action ouvrière, mais elle ne saurait, sans grave péril, devenir une habitude, encore moins constituer un idéal. Ce n'est qu'un aspect secondaire de la lutte ouvrière utilisée comme palliatif dans une situation donnée.

Sous cet aspect, la C. F. T. C. ne s'engagera dans aucun organisme para-syndical irresponsable comme, par exemple, les Comités d'unité d'action ou les conférences techniques, car elle se refuse à considérer le syndicalisme démisionnaire devant la mission qui lui est dévolue. Libre de ses actes, se déterminant en fonction de ses organismes démocratiques internes, la C. F. T. C. prend la responsabilité de ses positions comme de son action.



Il se confirme que la C. F. T. C. répond de plus en plus aux aspirations des cheminots. Le problème majeur, pour la C. G. T., qui consiste à injurier les dirigeants de la Fédération tout en flattant les adhérents, ne réussit pas à disloquer une organisation chaque jour plus puissante.

Les manœuvres de division ne sont jamais payantes, encore moins lorsqu'elles visent la C. F. T. C. Elles ont pour résultat de renforcer son homogénéité, d'accroître le dévouement de ses militants au service de tous les cheminots épris de liberté et de justice sociale. Maurice DUBOIS.

LE LOGEMENT *Faisons le point*

Une année d'action syndicale se termine. Dans un mois une nouvelle année va commencer. Essayons de dresser le bilan de cette activité passée et de dégager des objectifs précis et accessibles pour 1953-1954.

Tout d'abord, tributaires de la politique générale du gouvernement en matière de logement, quels ont été les résultats obtenus en partie grâce à l'action de notre Confédération C.F.T.C. au cours de l'exercice 1952-1953 ?

La charte de l'Habitat, fruit du travail de la C.F.T.C., une fois déposée, constatons que par paliers les gouvernements successifs en ont fait adopter certaines dispositions.

REMERCIEMENTS

M. Gaston TESSIER et ses enfants, dans l'impossibilité de répondre à toutes les personnes qui leur ont donné, lors du décès de Mme Gaston TESSIER, des témoignages de sympathie, les prient de trouver ici l'expression d'une gratitude émue.

Le gouvernement PINAY ne s'était guère signalé à cet égard, sinon par des réductions massives sur le budget du M.R.U., comme si la France dépensait trop pour le logement; cette conduite était particulièrement scandaleuse. Cependant CLAUDIUS-PEIT, son ministre du M.R.U., a tout de même eu le mérite de dresser avec exactitude le bilan des besoins de la nation et de préconiser certaines mesures de grand style pour les satisfaire; tout cela est cependant resté du domaine des projets de cabinet.

Avec le ministre René MAYER et M. COURANT, son ministre du M.R.U., nous nous trouvons pour la première fois en présence de ce qui nous a semblé être enfin une véritable prise de conscience de nos hommes d'Etat face au tragique problème du logement en France.

C'était une victoire morale, un esprit apparemment nouveau qui voulait « relancer » l'économie en donnant un coup de fouet à la Construction.

P. VAL.

(Lire la suite en page 4.)

DOCUMENTATION

PONTS DES 26-12-1953
ET 2-1-1954

Récupération
N.Réf. P. 576

Paris, le 1^{er} juillet 1953

Comme suite à ma lettre P. 243 du 18 mars 1953, je vous informe que le personnel des services, bureaux et établissements chômant les dimanches et jours de fêtes légales et bénéficiant en outre du régime de travail de la semaine anglaise, chômera les matinées des samedis 26 décembre 1953 et 2 janvier 1954.

En conséquence, la récupération de ces matinées de chômage aura lieu, pour les Directions régionales et les Services régionaux, les samedis 14 novembre et 5 décembre 1953.

Vous voudrez bien en aviser les Comités mixtes intéressés. Pour les services autres que ceux énumérés ci-dessus, ces dates ne vous sont données qu'à titre d'indication.

Je vous laisse le soin de les fixer de façon définitive, après avis des Comités mixtes, en tenant compte qu'elles devront toujours précéder les jours de chômage.

Le Directeur : BOURRIE.

Pour la Direction du Personnel, l'horaire de travail des samedis 14 novembre et 5 décembre 1953 sera le suivant :

— Le matin : 8 h. 30-12 heures ; l'après-midi : 13 h. 30 - 16 h. 40.

Le Directeur : BOURRIE.

**

ALLOCATION-LOGEMENT

Cinquième période de paiement à partir du 1^{er} juillet 1953

P 2 b, chapitre 27, N° 2

Paris, le 29 juin 1953

Les Ministères intéressés n'ayant pas encore fait connaître sur quelles bases doit être calculée l'allocation de logement due à partir du 1^{er} juillet 1953, il y a lieu, pour éviter de suspendre le paiement de cette prestation aux agents qui en bénéficient actuellement, de continuer à payer aux intéressés jusqu'à nouvel ordre l'allocation de logement qui leur a été versée au titre du mois de juin 1953.

Le redressement de la situation des bénéficiaires sera, le cas échéant, effectué ultérieurement, mais il convient, dès maintenant, de faire remplir aux intéressés une demande de renouvellement (modèle P 20 a) qui comportera l'indication du montant de leurs ressources en 1952 et le montant de leur loyer au 1^{er} janvier 1953.

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

PURS VINS DE CORBIÈRES

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

galeries barbès

Maison fondée en 1852
55, Bd Barbès, Paris-18^e
Téléph. ORNANO. 55-55

Ami Cheminot !

Présente-toi à l'entrée des GALERIES BARBÈS, 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 plus larges facilités de paiement.

Monsieur THIERRY, naturellement, à tout pouvoir, et c'est lui que je préviens 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 du fameux "bonhomme en bois" des GALERIES BARBÈS 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,

Safely

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 BARBÈS, 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'articles
A 100

LES PRIMES DU M. T.

Le protocole du 24 mai ayant amené une revalorisation des primes de 10 %, la direction du M.T. vient d'appliquer cette décision, tout en apportant certaines modifications au régime des primes pratiqué jusqu'à ce jour.

Ci-dessous le texte des modifications envisagées, à l'exception de quelques points de détail qui ne modifieront pas le fond du problème. Ces modifications seront appliquées prochainement.

1. AGENTS TRAVAILLANT SUR ANCIENS BAREMES

L'hétérogénéité des barèmes, anciens établis régionalement avait fait apparaître entre les primes des agents des différences régionales des écarts anormaux qui ont rendu nécessaire la création d'un « plafond », pour cette même raison, le principe du « plafond » est à maintenir pour ce qui concerne les travaux sur anciens barèmes.

Un amendement d'application est toutefois envisagé pour remédier à l'inégalité des primes moyennes perçues sur les différentes régions par les agents d'une même échelle. Il est prévu, à cet effet, de fixer un « plafond » par échelle, au lieu d'un « plafond » global pour l'ensemble des agents travaillant sur anciens barèmes. Ces « plafonds » ou plus exactement ces primes moyennes par échelle, identiques sur toutes les régions, seraient calculées de manière à donner une augmentation de 10 % du volume des primes.

Les nouvelles primes moyennes par échelle seraient les suivantes :

Echelle 2	7,50
— 3	11,20
— 4	14,50
— 5	16,25
— 6	17,50

2. AGENTS TRAVAILLANT SUR TARIFS-TEMPS UNIFIES

Les tarifs-temps unifiés donnent toute garantie d'homogénéité ; les contrôles faits récemment dans plusieurs ateliers par une Commission interrégionale montrent que les tarifs-temps unifiés actuellement en vigueur (réparation des wagons) sont bien établis et correctement appliqués. Aussi est-il envisagé de supprimer le « plafond »

CLASSE DE VOITURES des agents décorés de la Légion d'Honneur au titre du Ministère des Travaux Publics

N.Réf. P. 7.662
Paris, le 30 juin 1953

J'ai l'honneur de vous informer qu'il vient d'être décidé d'accorder le surclassement en 1^{re} classe aux agents et anciens agents décorés de la Légion d'honneur au titre du Ministère des Travaux Publics à la suite d'une carrière exceptionnellement longue et brillante. Les membres de la famille des intéressés bénéficieront du surclassement conditionnel.

Ces dispositions seront reprises au Fascicule XI du Règlement du Personnel, mais vous voudrez bien les mettre en application dès réception de la présente lettre.

P. le Directeur, ANDRE.

pour ces travaux et d'appliquer purement la formule Rowan des notices, en adoptant des taux de base donnant, lorsque le boni est de 20 %, des primes égales aux nouvelles primes moyennes des agents travaillant sur anciens barèmes.

3. AGENTS TRAVAILLANT A DES TRAVAUX NON TARIFES

Il est apparu logique de rendre les primes de ces agents indépendantes du boni réalisé par ceux qui travaillent sur tarifs-temps.

Nous envisageons de les calculer à partir d'une prime égale à celles des agents travaillant avec TTU avec un boni de 20 %, en fonction des éléments ci-après :

— Coefficient de qualité et de difficulté de service de chaque Etablissement fixé par le chef de service, la moyenne pondérée régionale devant être égale à 1 ;

— Coefficient dépendant de la nature des travaux effectués par chaque agent ; ces coefficients remplacent les parts de boni qui figurent sur les notices actuelles. Nous avons pris pour valeur de chacun d'eux la moyenne des parts de boni maximum et minimum admises pour la catégorie de travaux considérés ;

— Coefficient de qualité du service par agent fixé par le chef d'Etablissement, la moyenne pondérée de l'Etablissement devant être égale à 1.

La remarque la plus importante qui doit retenir toute notre attention, c'est la suppression du plafond pour les tarifs temps unifiés (wagons).

M. PARMENTIER a précisé, lors de la réunion du Comité mixte du 24 juin, que les temps unifiés ne seraient pas modifiés quel que soit le boni réalisé au-dessus de 20 % et que les sommes correspondant à ce dépassement éventuel seraient intégralement payées.

Il faut que nous suivions l'application de ces nouvelles dispositions de très près, car cette formule est également envisagée pour les barèmes voitures et ensuite pour le matériel moteur.

Les résultats de cette opération peuvent apporter des changements notables, bons ou mauvais, dans le système des primes, c'est pourquoi il faut suivre attentivement la mise en place de cette formule pour être en mesure de l'améliorer ou de la condamner en toute connaissance de cause.

J. CHAPLAIS.

**

Par lettre dont copie ci-dessous, la direction du M.T. vient d'augmenter légèrement le pourcentage des O.P.F. L.K. ; c'était une de nos vieilles revendications, qui n'est malheureusement pas totalement satisfaite.

DIRECTION MT
N° 216 Tp

Paris, le 2 mai 1953.
Monsieur le Directeur de la Région Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, Méditerranée.

OBJET : Pourcentage OPFLK.

En accord avec la Direction du Personnel les dispositions relatives aux pourcentages d'OPFLK sont modifiées comme suit :

Dans le cadre de la région, et rapportée à l'effectif total des OPFL2, OPFL1, OPFLK et MO, les pourcentages maxima suivants sont à appliquer pour déterminer les effectifs des OPFLK :

Ateliers de matériel moteur	7 %
Ateliers du matériel remorqué	3,5 %
Entretiens toutes catégories	2 %
Dépôts	2 %

Ces pourcentages sont calculés sur l'ensemble de la région, la répartition entre les arrondissements ou grands ateliers étant faite par le chef de service en fonction des difficultés particulières à chacun.

Le Directeur,
signé : A. PARMENTIER.

VENTE DIRECTE DU FABRICANT
MANUFACTURE DES
CYCLES BALLIS
SAINT-ETIENNE
3, RUE BERNARD-PALISSY
9 bis, Bd FILLES DU
CALVAIRE - PARIS
CARRETTES 2 ANS
CATALOGUE GRATUIT
9.500
FACILITES DE PAIEMENT

LOURDES — BUREAU BERNADETTE —
25, place du Champ-Commun
— OFFICE DE LOGEMENT DU PELERIN —
Recommandé par les Directeurs des Pèlerinages
Assuré depuis 30 ans un logement avantageux. — Location gratuite

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

Sécurité...

Militants syndicaux, nous devons être très pointilleux sur les questions de sécurité.

Le métier du cheminot est extrêmement dangereux, dangereux et pénible pour des agents qui doivent se dépenser sans compter, en échange d'un salaire de misère.

Consultant les procès-verbaux des comités mixtes, je voudrais citer ici quelques exemples qui démontreront l'aisance avec laquelle la S.N.C.F. ouvre son parapluie.

Accident mortel d'un conducteur à Périgueux. Le président indique que les déclarations du délégué local à la Sécurité sont inexactes ; l'état de la piste et l'absence de garde-fou n'ont rien à voir avec l'accident qui est dû uniquement à l'imprudence de la victime.

Accident mortel d'un homme d'équipe à Paris - Tolbiac. Lors d'une manœuvre au cabestan, l'agent a été frappé à la tête par le crochet du câble qui s'est détaché du wagon. La responsabilité de cet accident incombe à la victime qui est imprudemment restée dans la zone d'action possible du câble. (Sur le même P.-V., nous trouvons un peu plus loin : le seul type de cabestan donnant entière satisfaction est d'un prix trop élevé (2.600.000 francs) pour qu'il soit possible d'envisager dans la situation financière actuelle le remplacement des appareils existants.)

Accident mortel d'un nouvel homme d'équipe à Bordeaux. L'agent avait pénétré debout entre deux wagons pour effectuer l'attelage. Le président objecte que l'agent avait été mis en double sur le chantier pendant six jours et qu'il se trouvait encore placé sous la surveillance du S.C.M.V.

Accident mortel à Aulnoye d'un enrayeur qui s'est fait heurter par un wagon en traversant la zone de débranchement. Aucune raison autre que l'inattention de la victime ne peut être invoquée pour expliquer cet accident.

Accident mortel à Saint-Roch. La traverse en bois du heurtoir était vétuste, mais la présence d'une traverse en bon état n'eût pas amorti le choc qui fut extrêmement violent. (Défaut de vigilance.)

Accident mortel d'un auxiliaire à Toulouse. Le président tient à rappeler tout d'abord que la cause directe de l'accident est due à l'imprudence de la victime qui a traversé, pour se mettre à l'abri de la pluie, une voie sur laquelle on débranchait à peu de distance des wagons arrêtés.

A Bordeaux, un HE a eu la jambe droite sectionnée par un véhicule au moment où il sortait d'un attelage d'une rame encore en mouvement.

Cet agent a été victime de son imprudence en ne respectant pas les dispositions de l'article 416 du règlement P. 9 a n° 1.

A Paris-Tolbiac, accident mortel d'un HE, qui a procédé à un attelage de wagons avant que le débranchement ne soit terminé.

A Périgueux, un HEP a eu le pied écrasé au moment où il sortait d'un attelage d'une rame en mouvement. Cet agent a été victime de son imprudence. Il n'y a pas d'autres enseignements à tirer de cet accident.

Trois accidents mortels sont dus à l'engagement des voies. Agents renversés par des véhicules, en circulant ou en stationnant sans nécessité absolue sur les voies.

Cette longue liste est particulièrement pénible et, sans faire le procès de la S.N.C.F., nous pouvons quand même tirer quelques conclusions.

Tout d'abord, regrettons que la situation financière ne permette pas d'acquiescer les seuls cabestans qui

donnent entière satisfaction. Les vies humaines ne sont-elles pas plus précieuses que les capitaux, ne devrait-on pas les garantir avec toutes les précautions, fussent-elles coûteuses ?

N'engage-t-on jamais à la S.N.C.F. de dépenses inutiles ?

D'autre part, peut-on exiger, de la part de travailleurs touchant à peine un salaire de manœuvre, une connaissance parfaite de la réglementation ? Peut-on exiger des cheminots la tranquillité d'esprit indispensable dans un métier si périlleux, alors que leurs situations familiales rendues critiques par les bas salaires leur causent de graves soucis ? Peut-on exiger des agents de manœuvres qu'ils soient toujours en excellente forme physique, alors, il faut le dire, qu'ils ne mangent pas souvent à leur faim ?

Nous pensons qu'il reste beaucoup à faire pour diminuer le nombre d'accidents. Dans bien des endroits, les compressions de personnel ne permettent même plus de donner les élémentaires conseils de sécurité. Parfois, le responsable de ces conférences ne se contente-t-il pas de faire signer aux agents le registre de présence ?

Nous estimons que cinq jours d'étude sont de loin insuffisants, lorsqu'on est appelé à risquer sa vie (et cela, même lorsque par fierté le jeune agent prétend être au courant du travail).

Le parrainage, dans les conditions actuelles de travail des triages, nécessiterait une doublure d'un mois minimum.

Si certains accidents sont consécutifs à une tendance naturelle à simplifier le travail, les agents ne sont-ils pas poussés à agir de la sorte ? N'est-il pas humain que, sous la pluie ou la neige, l'agent se dépêche pour finir un peu plus tôt et s'abriter quelques minutes ?

Dans d'autres cas, là où la S.N.C.F. dit « imprudence », les cheminots ne font-ils pas preuve de bravoure, dans un excès de conscience professionnelle ? Cela, la S.N.C.F. le sait fort bien.

La banalisation, qui n'est pas seulement propre aux commis, n'est-elle pas aussi à l'origine de quelques accidents ? Rien ne vaut un aiguilleur pour tenir un poste d'aiguillage, c'est la logique même. La S.N.C.F. y utilise parfois des brigadiers qu'elle peut employer à d'autres travaux pendant les heures creuses.

Les effectifs actuels des triages permettent-ils vraiment de respecter toutes les règles de sécurité et d'appliquer les articles de règlements que la S.N.C.F. aligne impérativement en face des accidents mortels ?

Si les agents ne risquaient pas leur vie, peu de trains seraient formés à l'heure. Mais quand tout va bien, la S.N.C.F. ferme les yeux.

C'est à nous de les ouvrir, cheminots, n'attendez pas que l'on vous reproche l'observation du P. 9 a, soyez prudents. Prenez le temps de faire votre travail, pensez à votre femme et à vos enfants et dites-vous bien que si le boulot n'est pas à jour, nos patrons calculeront peut-être plus raisonnablement les effectifs. Dans tous vos comités mixtes, réclamez des conférences de sécurité pendant les heures de service.

Ne donnez pas des exemples d'impudence à nos jeunes agents, mais enseignez-leur la prudence, développez en eux l'esprit de sécurité, demandez-leur d'être toujours vigilants, malgré leurs 20.000 francs par mois.

Ne comptez que sur vous pour assurer votre sécurité.

Pierre VACHERAND.

◆ Echangerais APPARTEMENT confort moderne, Aurillac, contre appartement 2 ou 3 pièces, cuisine, Paris ou proche banlieue. S'adresser à M. CONFIDA, 35, r. Davy, Paris (17^e).

LOURDES
LES GROTTES DE BETHARRAM
sont uniques
TRAVERSEE
du lac souterrain en barque

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

Vins de Bordeaux
A. FERCHAUD, FILS
LARUSCADE (Gironde)

RETRAITES

CONGRÈS DES 29 ET 30 MAI

(Suite du compte rendu : Conseil de l'Union)

La modification des statuts (voir Journal du 30-4-1953, page 11) concernant la composition du Conseil de l'Union ayant été votée à l'unanimité, il a été procédé à l'élection des membres dudit Conseil suivant la nouvelle formule.

COMPOSITION

Désignés par la Fédération des Syndicats chrétiens des Cheminots.

2 titulaires : **DELSERT** Léon.
BONNEAU

2 suppléants : **NICKMILDER**,
DUBOIS.

Présentés par les secteurs :

ALSACE-LORRAINE

1 titulaire : **GOETZ**.

1 suppléant : (1).

EST

3 titulaires : **BARBE**,
BERTRAND,
BONNARD.

3 suppléants : **MELCHIOR**,
..... (1).

NORD

3 titulaires : **CHARPENTIER**,
LECAT,
SENECHAL.

3 suppléants : **ROUSSEL (H)**,
LECLERCQ,
..... (1).

QUEST

3 titulaires : **COURTOIS**,
DOAUD,
GRIMAUD.

3 suppléants : **DUGRE**,
GUIET,
..... (1).

SUD-OUEST

3 titulaires : **BOURDAA**,
JEGOT,
LABORIE.

3 suppléants : **CAUSSADE**,
CAZOL,
PEYBOSC.

SUD-EST

3 titulaires : **GAUCHER**,
MARGUERON,
MARGUIRON.

3 suppléants : (1).

MEDITERRANEE

2 titulaires : **CHEVALLIER**,
DAVID.

2 suppléants : **MAURY**,
..... (1).

Désignés par le Congrès

GARRALDA,
GAUGE,
LOISELEUR,
MORICE,
ROSSIGNOLE,
SIRURGUET,
CHETCUITI (Tunisie),
JOLLIVET (Réseaux secondaires).

..... (1).

Le Conseil ainsi composé a été élu à l'unanimité par le Congrès.

(1) Les titulaires des postes restant à pourvoir seront désignés par un prochain Conseil de l'Union conformément à l'article 5 des statuts.

COMMISSION DE CONTROLE

3 membres :

LALLEMAND, Président,
CHAISE.

NICE HOTEL - PENSION GILBERT

NICE 14, rue de Pertinax

Plein centre - Tout confort
Pension complète depuis 800 fr.
Tout compris - Ecrire

LOURDES : HOTEL N.-D. DE LA TREILLE

54, rue du Bourg, 54
Pr. mod. Rec.-v. du J.

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

LOURDES H.-V. SOULAGNET

22, route de Pau
Beau site - Confort - Jardin
Prix modérés et spéc. pr group. et fam.

LOURDES SAINT-CHRISTOPHE

LOURDES, 67 ter, rue du Bourg
près boulevard. Prix spéc. pr groupes
CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE

LOURDES HOTEL LECUYER

Entrée des Sanctuaires
73, boulevard de la Grotte. Tél. 4-19
Souvenirs - Magasins Saint-Charles

LOURDES Pension du BOURG

49, rue du Bourg
Cuisine soignée - Prix modérés

LOURDES HOTEL FRANÇOIS REGIS

9 rue de Pau
Arr. p. group. Prix modér. Cuis. fam.

CONSEIL DE L'UNION du 30 mai 1953

Le Conseil nouvellement élu s'est réuni et a désigné les Conseillers dénommés ci-après :

1° MEMBRES DU BUREAU

GAUGE, président,
GRIMAUD, vice-président,
MARGUERON, vice-président,
SIRURGUET, secrétaire général,
GARRALDA, secrétaire,
BONNARD, secrétaire,
LOISELEUR, secrétaire,
MORICE, trésorier,
ROSSIGNOLE, trésorier adjoint,
BARBE, archiviste.

2° MEMBRES DE LA COMMISSION ADMINISTRATIVE FEDERALE :

2 titulaires : **GAUGE**,
LOISELEUR.

2 suppléants : **GARRALDA**,
ROSSIGNOLE.

3° MEMBRES DU CONSEIL FEDERAL

4 titulaires : **BOURDAA**,
DAVID,
GRIMAUD,
SIRURGUET,

4 suppléants : **GAUGE**,
JEGOT,
LECAT,
MARGUERON.

L'ÉCONOMAT

vous communique quelques précisions concernant la vente de combustibles aux retraités, avec facilités de paiement.

COMMANDE

La commande doit être établie sur un imprimé spécial, tenu à la disposition des ayants droit dans tous les magasins de l'ECONOMAT.

Chaque bénéficiaire n'est autorisé à présenter qu'une seule commande à paiement échelonné.

PERIODE D'ACCEPTATION

De mai à septembre inclusivement.

QUANTITES AUTORISEES

Minimum de commande : 1 tonne.
Maximum de commande : 4 tonnes.

CONDITIONS DE PAIEMENT

Exceptionnellement les tarifs appliqués seront ceux en vigueur antérieurement au 1^{er} juillet.

Le paiement s'effectue en trois versements exigibles comme suit :

- 1/3 à la commande;
- 1/3 à l'échéance du 1^{er} octobre;
- 1/3 à l'échéance du 1^{er} janvier.

Ces paiements peuvent s'effectuer :

- Par versement direct en espèces au magasin de l'Economat ayant pris la commande;

- Par versement d'espèces en gare, contre remise par celle-ci d'un reçu modèle CC. 515.

Ce reçu est ensuite transmis par les soins du bénéficiaire au magasin de l'Economat chargé de suivre le recouvrement.

Dans un but de simplification et chaque fois que cela est possible, les bénéficiaires d'une même localité ayant commandé leur combustible par wagon complet, ont la faculté de grouper leurs versements. Dans cette éventualité le reçu CC. 515 doit être accompagné d'un bordereau nominatif des sommes dues par chacun des ayants droit.

Les sommes faisant l'objet de ces paiements différés ne sont pas soumises à intérêts.

Enfin, les frais éventuels de camionnage, mise en sacs ou autres sont à payer au comptant, au moment de la livraison.

ECONOMAT S. N. C. F.

130, r. du Chevaleret, PARIS (13^e)

Comme prévu dans le précédent numéro, vous trouverez ci-dessous les barèmes intéressant les agents de conduite.

AGENTS DE CONDUITE BARÈMES DES SALAIRES servant de base au calcul des pensions Rémunération du 1^{er} février 1953

Echelle	ÉCHELON	TRAITEMENT	PRIMES DE FIN D'ANNEE				
			N	M1	M2	M3	M4
T1	1	203.330	20.300	22.400	24.400	26.400	28.500
	2	211.220	21.100	23.200	25.300	27.500	29.600
	3	219.120	21.900	24.100	26.300	28.500	30.700
	4	227.260	22.700	25.000	27.300	29.500	31.800
	5	235.440	23.500	25.900	28.300	30.600	33.000
	6	243.610	24.400	26.800	29.200	31.700	34.100
	7	250.620	25.100	27.600	30.100	32.600	35.100
T2	1	241.730	24.200	26.600	29.000	31.400	33.800
	2	250.730	25.100	27.600	30.100	32.600	35.100
	3	259.720	26.000	28.600	31.200	33.800	36.400
	4	269.830	27.000	29.700	32.400	35.100	37.800
	5	279.950	28.000	30.800	33.600	36.400	39.200
	6	290.060	29.000	31.900	34.800	37.700	40.600
	7	300.190	30.000	33.000	36.000	39.000	42.000
T3	1	267.740	26.800	29.500	32.100	34.800	37.500
	2	278.890	27.900	30.700	33.500	36.300	39.000
	3	290.020	29.000	31.900	34.800	37.700	40.600
	4	301.160	30.100	33.100	36.100	39.200	42.200
	5	312.290	31.200	34.400	37.500	40.600	43.700
	6	323.440	32.300	35.600	38.800	42.000	45.300
	7	334.570	33.500	36.800	40.100	43.500	46.800
T4	1	301.160	30.100	33.100	36.100	39.200	42.200
	2	313.400	31.300	34.500	37.600	40.700	43.900
	3	325.660	32.600	35.800	39.100	42.300	45.600
	4	339.020	33.900	37.300	40.700	44.100	47.500
	5	352.380	35.200	38.800	42.300	45.800	49.300
	6	365.760	36.600	40.200	43.900	47.500	51.200
	7	379.120	37.900	41.700	45.500	49.300	53.100
12	4	421.440	42.100	46.400	50.600	54.800	59.000
	5	433.690	43.400	47.700	52.000	56.400	60.700
	6	445.940	44.600	49.100	53.500	58.000	62.400
	7	458.200	45.800	50.400	55.000	59.600	64.100
	8	470.450	47.000	51.700	56.500	61.200	65.900
	9	482.690	48.300	53.100	57.900	62.700	67.600
	13	4	460.420	46.000	50.600	55.300	59.900
5		473.780	47.400	52.100	56.900	61.600	66.300
6		487.150	48.700	53.600	58.500	63.300	68.200
7		500.510	50.100	55.100	60.100	65.100	70.100
8		513.880	51.400	56.500	61.700	66.800	71.900
9		527.240	52.700	58.000	63.300	68.500	73.800

BARÈME des coefficients à appliquer aux primes des agents de conduite

1° SUR PRIMES BRUTES	Electriq. Autorail Diesel	Vapeur
Du 1 ^{er} janvier 1919		
au 31 décemb. 1924	53,396	64,085
Du 1 ^{er} janvier 1925		
au 31 décemb. 1927	42,898	51,484
Du 1 ^{er} janvier 1928	33,370	40,051
Du 1 ^{er} mars 1928..	30,034	36,044
Du 1 ^{er} juillet 1928	24,029	28,835
Année 1928.....	27,587	33,107
Du 1 ^{er} janvier 1929	22,455	26,948
Du 1 ^{er} juillet 1929	17,166	20,597
Année 1929.....	19,810	23,773
Du 1 ^{er} janvier 1930	16,127	19,351
Du 1 ^{er} juin 1930....	15,110	18,132
Année 1930.....	15,533	18,640
De 1931 à 1933.....	15,110	18,132
Du 1 ^{er} avril 1934..	16,018	19,222
Année 1934.....	15,791	18,949
Année 1935.....	16,018	19,222
Du 20 juin 1936....	15,110	18,132
Année 1936.....	15,537	18,644
De 1937 à 1940.....	15,110	18,132
2° SUR PRIMES NETTES		
Du 1 ^{er} octobre 1940	15,905	15,085
Du 1 ^{er} juin 1941....	15,064	14,077
Année 1941.....	15,413	14,847
Du 1 ^{er} août 1942....	12,987	15,586
Année 1942.....	14,198	17,039
Du 1 ^{er} janvier 1943	10,872	13,046
Du 1 ^{er} juillet 1943	9,727	11,673
Année 1943.....	10,299	12,360
Du 1 ^{er} sept. 1944..	7,485	8,983
Année 1944.....	8,980	10,776
Du 1 ^{er} février 1945	4,291	5,150
Année 1945.....	4,558	5,469
Du 1 ^{er} janvier 1946	4,074	4,888
Du 1 ^{er} avril 1946..	3,748	4,498
Du 1 ^{er} juillet 1946	2,500	2,998
Année 1946.....	3,205	3,845
Du 1 ^{er} janvier 1947	2,095	2,541
Du 1 ^{er} décemb. 1947	1,496	1,821
Année 1947.....	2,045	2,481
Du 1 ^{er} janvier 1948	1,821	1,821
Du 1 ^{er} février 1949	1,841	1,841
Du 1 ^{er} août 1949..	1,846	1,846
Année 1949.....	1,841	1,841
Du 1 ^{er} janvier 1950	1,776	1,776
Du 1 ^{er} juin 1950..	1,780	1,780
Année 1950.....	1,778	1,778
Du 1 ^{er} janvier 1951	1,609	1,609
Du 1 ^{er} mars 1951..	1,426	1,426
Du 10 sept. 1951..	1,275	1,275
Du 1 ^{er} décemb. 1951	1,226	1,226
Année 1951.....	1,406	1,406
Du 1 ^{er} janvier 1952	1,226	1,226
Du 1 ^{er} janvier 1953	1,228	1,228
Du 1 ^{er} février 1953	1,085	1,085

CARTES SCOLAIRES

Les cartes scolaires pour une année d'études sont, d'une manière générale, valables jusqu'au 15 juillet, et du 1^{er} au 15 octobre.

L'année scolaire commençant cette année à la mi-septembre, nous avons posé la question au Service central P. qui nous a fait savoir que les instructions nécessaires seront données en temps utile pour que les cartes scolaires soient rendues valables à partir de la date de la rentrée.

Par ailleurs, les enfants qui suivent des cours de vacances en vue d'un examen pour lequel ils ont été renvoyés à la session de septembre peuvent également obtenir des facilités de circulation pour suivre ces cours. Il faut évidemment fournir les justifications utiles.

Vins du Roussillon
Expéd. directe de la propriété
Société VINS
JUS D'OR
PERPIGNAN
Prix spéciaux pr Cheminots



Nous attirons l'attention de nos lecteurs SUR LES ÉTABLISSEMENTS **E. MUGLER fils** à VALENCE (Drôme)
FABRIQUE D'HORLOGERIE BIJOUTERIE
GRAND

RELÈVEMENT des Indemnités de Déplacement

Dans sa séance du 8 juillet 1953 le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a décidé de modifier et d'augmenter les indemnités de déplacement.

Pour pouvoir être appliquée, cette décision doit encore recevoir l'approbation du ministre des Travaux publics et des Transports. A ce jour le ministre n'a pas encore donné sa réponse aux propositions de la S.N.C.F.

Nous vous indiquons cependant ci-dessous les principales modifications apportées au régime des déplacements, ainsi que les nouveaux taux.

Cette modification prendrait effet du 1^{er} juillet 1953.

— Il n'y aurait plus que deux groupes pour les indemnités de dé-

placement — au lieu de trois précédemment.

— Les agents célibataires recevront les mêmes indemnités que les agents mariés.

— On fait maintenant une distinction entre les déplacements sur l'arrondissement (frais de tournées) et en dehors de l'arrondissement (frais de mission).

— Les nouveaux taux, par journée complète, seraient les suivants :

ECHELLES 1 à 9 (groupe III)
Frais de tournée 960 fr.
Frais de mission 1.135 fr.

ECHELLES 10 à 19 (groupes I et II)
Frais de tournée 1.248 fr.
Frais de mission 1.560 fr.

Les indemnités pour frais de mission seraient réduites à partir du 31^{er} jour. Elles seraient alors égales aux indemnités pour frais de tournée. Ces dernières ne seraient pas réduites en cas de déplacement prolongé.

Le partage du taux de l'indemnité pour une journée complète entre les repas et de coucher serait effectué en conservant les relativités actuelles.

— L'allocation de nuit serait portée de 115 à 150 francs. Les allocations de matinée-soirée, ainsi que l'allocation horaire de nuit du personnel roulant, seraient augmentées dans la même proportion.

— Les allocations de parcours VB, ainsi que les allocations horaires du personnel roulant seraient augmentées de 15 %.

— Les allocations pour défaut de logement seraient revalorisées dans la même proportion que les indemnités de déplacement.

— Les allocations kilométriques pour usage de voiture automobile personnelle seraient également augmentées.

ATTRIBUTION D'UNE PARTICIPATION AUX FRAIS DE TRANSPORT de la personne accompagnant un enfant se rendant dans un établissement de soins

Au cours de sa séance du 3 juillet 1953, le Conseil d'Administration de la Caisse a décidé d'accorder, à compter du 1^{er} juillet 1953, une participation aux frais de transport en commun non S.N.C.F. de la personne qui accompagne un enfant de moins de dix ans se rendant dans un établissement de soins.

Cette participation, subordonnée à l'accord du Contrôle médical de la Caisse, s'applique au parcours compris entre le domicile du malade et la gare S.N.C.F. la plus proche d'une part, la station de chemin de fer S.N.C.F. d'arrivée et l'établissement de soins d'autre part et vice versa, étant entendu que le domicile du malade et l'établissement de soins doivent être situés dans des communes différentes.

Elle est calculée dans la limite du tarif le plus économique de chaque localité sur production de toutes pièces justificatives utiles.

Le Directeur de la Caisse,
signé : FORT.

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

LE LOGEMENT FAISONS LE POINT

(Suite de la première page)

Sur le plan financier :

a) L'institution d'un plan quinquennal de construction ;

b) La création d'une Caisse centrale de la Construction ;

c) L'augmentation des crédits affectés à la construction ;

d) Le remplacement de la répartition sur 20 ans des primes à la construction par un versement, au cours des travaux, du quart du montant global des primes, le règlement du solde étant étalé sur 15 ans ;

e) La substitution aux primes départementales ou communales versées annuellement de subventions ou de prêts remboursables en 5 ans, sans intérêts et représentant 50 % au moins de l'apport initial.

f) L'indexation des prêts en fonction des coefficients d'adaptation départementaux pour permettre la revalorisation des prêts en cas de hausse.

C'est aux actes et sur ce programme de salut que nous jugeons des progrès réalisés, en même temps que la tâche de notre nouveau ministre.

★
Voyons maintenant ce qui concerne plus directement les Cheminots.

Outre l'effort accompli par la S.N.C.F. pour financer un programme propre de construction tel que celui de 268 logements dans la Moselle par exemple, qu'avons-nous obtenu durant cette année ?

AU PASSIF :

— Une réduction importante et continue depuis 1949 de crédits alloués par la S.N.C.F. pour les prêts hypothécaires destinés à l'achat et aux réparations de maisons déjà construites. Ces prêts atteignent, pour 1953, environ la moitié de ce qu'ils étaient en 1949 ; en tenant compte de la dépréciation de la monnaie, c'est à peu près la valeur de 30 % des crédits accordés en 1949 qui est mise à la disposition des Cheminots pour 1953.

— Une stabilisation des crédits réservés aux prêts immobiliers dont le montant est sensiblement le même qu'en 1949 alors que doivent être prélevés sur ce chapitre les prêts aux Castors.

— Un ralentissement de l'activité des trains-parcs que certains voudraient voir disparaître.

— Un arrêt des prêts destinés à l'amélioration de l'habitat, arrêt dont le ministre des Finances est au premier chef responsable.

— Un refus d'aide financière (prêt de démarrage) aux Cheminots qui désirent construire en dehors du système « castors » alors que nos camarades du secteur privé l'obtiennent aisément de leur Caisse d'Allocations familiales dont les possibilités viennent d'être encore assouplies par circulaire ministérielle du 16 juillet 1953.

A L'ACTIF :

— Une augmentation du prêt accordé aux Castors qui passe de 100.000 fr. à 200.000 fr. (il serait question de le porter à 350.000 fr.).

A ce sujet, il ne s'agit pas de promettre aux gens 200.000 fr. et de ne pas donner aux régions les sommes suffisantes pour satisfaire les demandes ; c'est pourtant ce qui arrivera si les crédits pour prêts

immobiliers ne sont pas immédiatement augmentés. Lorsque des Castors lancent leur entreprise, qu'ils détiennent une promesse de vente de terrain avec lotissement, que leurs démarches, souvent laborieuses, auprès des délégations départementales du M.R.U., de la préfecture, etc., sont terminées, il s'agit alors de passer à l'exécution et d'aller très vite ; or, quand ils demandent leur prêt de 200.000 fr., il faut qu'ils le perçoivent dans le délai moyen d'un mois et non trois, quatre, voire même six mois.

— Un état d'esprit probablement plus favorable de la part de la Direction générale sur cette grave question.

Nous jugeons de tels résultats nettement insuffisants pour une grande entreprise comme la S.N.C.F. qui dispose d'un personnel stable auquel elle pourrait consentir sans aucun risque des prêts importants et l'aider largement à coopérer à l'effort qu'il désire accomplir pour se loger. C'est toute leur politique en la matière que la Direction générale et le Conseil d'Administration devront revoir s'ils veulent véritablement faire œuvre utile.

Fixons-leur quelques objectifs limités et facilement accessibles :

1. Doubler au moins les crédits pour prêts hypothécaires et prêts immobiliers.

2. Apporter l'aide administrative et technique indispensable aux Castors. Une centralisation à l'échelon de la Direction générale de cette aide des Castors du Rail s'avère absolument nécessaire. Et puis, il y a certains matériels qui pourraient être prêtés gracieusement à ces hardis bâtisseurs sans qu'il en coûte un sou à la S.N.C.F.

3. Accorder des prêts de démarrage de 200.000 à 400.000 fr. aux Cheminots qui désirent faire construire leur logement.

4. Redonner de l'essor aux trains-parcs qui ont fait largement leurs preuves.

★
Avant de clore ce schéma tour d'horizon, signalons l'heureuse et louable initiative prise par l'Association fraternelle des employés et ouvriers des Chemins de fer qui, après avoir consenti des prêts aux Cheminots pour acquisition ou réparation de maisons (prêts qui bénéficient de bonifications d'intérêts de la part de la S.N.C.F.), se propose de mettre à notre disposition des fonds pour la construction. Elle essaierait, suivant ses moyens, de jouer en somme le rôle des Caisses d'Allocations familiales pour les prêts de démarrage.

Nous ne pouvons qu'encourager et appuyer pareil projet.

P. VAL.

DERNIÈRE MINUTE

A l'issue d'une audience auprès du directeur général, le 28 juillet, nous avons appris :

1^o Qu'un crédit spécial et supplémentaire de 45 millions venait d'être débloqué pour l'aide aux Castors au titre de l'exercice 1953 ;

2^o Que le montant maximum du prêt-relais aux Castors était porté de 200.000 francs à 300.000 francs. Voici un premier résultat encourageant pour notre action future.

Le Gérant : André PAILLIEUX.

IMPRIMERIE SPECIALE
du « CHEMINOT DE FRANCE »
5, rue du Cornet, Le Mans - 29.264
Exécuté par des Ouvriers syndiqués

SANCTIONS...

En signant le Protocole du 24 mai, le Ministre des Transports s'était engagé à ce que la S. N. C. F. revole, avec les Organisations syndicales signataires, les sanctions prononcées pour les grèves faites depuis le mois de mars.

Nous savons que la Constitution française reconnaît aux citoyens le droit de faire grève dans le cadre des lois qui réglementent l'exercice de ce droit.

Logiquement, le Parlement aurait dû définir où commençait et où finissait ce droit. En fait, il n'en a pas été ainsi, et, en l'absence de textes, les tribunaux qui ont eu à juger des conflits nés à l'occasion de grèves ont, à la place du législateur, déterminé les limites du droit de grève.

D'une manière générale, les tribunaux reconnaissent qu'une grève est licite quand elle n'a pas revêtu un esprit de mauvaise foi, un but politique, ou une entrave à la liberté du travail.

La S. N. C. F. a dépassé très nettement ces critères en interprétant sous sa propre autorité et à son profit l'exercice du droit de grève. Des tribunaux ont d'ailleurs infirmé ses prétentions.

Si un examen par la Direction générale nécessite un certain temps il est sans commune mesure avec une série d'actions devant les tribunaux. Devant les tribunaux ou la Direction il est nécessaire de disposer de tous les éléments pour prouver qu'il n'y a pas eu abus du droit de grève, la confection d'un dossier, loin de répondre à une enquête policière (comme voudrait le prétendre la Tribune du Rail) qui, naturellement, oublie de signaler à ses lecteurs que nous entendons agir pour tous les cheminots sans distinction d'appartenance syndicale, est absolument nécessaire pour agir efficacement.

Le 28 juillet, nous sommes à nouveau intervenus auprès de M. ANDRE, ingénieur en chef à la Direction du Personnel sur la mise en application du point 5 ; et, suivant sa demande, nous remettrons sous peu, au Directeur général une note succincte par cas collectif.

Nous avons demandé, et nous insistons à nouveau pour qu'une mesure générale d'apaisement soit prise en faveur de nos camarades sanctionnés. Nous agirons de toutes nos forces dans ce sens persuadés qu'il ne suffit pas de crier « unité » pour que, comme par enchantement, toutes les sanctions soient levées.

J. DERVILLEZ.

Formidable... Achetez sans crainte à crédit
M. SÉGALOT paiera pour vous

en cas de MALADIE ou d'ACCIDENT

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

Ça... c'est du meuble

SÉGALOT
PARIS-AMEUBLEMENT

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

ATTENTION M. 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.

ASSURANCE AUTO ET MOTO
Tarif « CHEMINOT » Province 1953
Garantie « illimitée »
POLICE Auto BON CONDUCTEUR
avec remboursement de 10% de la prime après un an sans accident
PRIME ANNUELLE V.A.
2 CV .. 2.826 f. | Cvc. mot. 1.300 f.
3-4 CV.. 3.581 f. | Moto 1 CV
5-6 CV.. 4.512 f. | av. t.-sad 1.500 f.
7-10 CV.. 5.795 f. | Moto 2 CV
11-14 CV.. 7.362 f. | av. t.-sad 2.000 f.
Deux véhicules « Auto » ou « Moto »
prime sur un seul
ASSURANCE « INCENDIE » :
bâtiments, mobilier
UN MILLION ... 1.000 fr. par an
E. ADAM, Assur. Conseil agréé,
Service « CHEMINOT DE FRANCE »
181, rue La Fayette, PARIS
(Timbre-réponse)

POUR VIVRE MOINS CHER
SAVONS, CAFES, HUILES
Prix spéciaux, dégressifs à Cheminots
groupés avec Bon de Transport.
Ecrire :
G. CAUBERT à SALON (B du R.)
— Références S.N.C.F. 1^{er} ordre —

VIN ROUGE NATUREL
Prix spéciaux pour CHEMINOTS
Charles BARDON Prop. Négociant
Milhaud (Gard)

Sur toute question
LA COLLECTION RUSTICA
vous offre un volume COMPLET, CLAIR, PRATIQUE

JARDINAGE - HORTICULTURE
ARBORICULTURE - AGRICULTURE
BASSE-COUR - CLAPIER - ÉLEVAGE
PÊCHE - CHASSE - CONSTRUCTION
TRAVAUX PRATIQUES, ETC...

Demandez le Catalogue de la
COLLECTION RUSTICA qui vous
donnera le détail de tous ces
volumes et leur prix. Envoi gratuit
sur demande à RUSTICA
1, rue Gazan - PARIS (XIV)

Pour tous vos achats
VOYEZ VOTRE ÉCONOMAT

LE RAYON MOBILIER
vous présente un grand choix de :
— SALLES A MANGER, CHAMBRES A COUCHER, MEUBLES DE STUDIO, MEUBLES DE CUISINE, CHAISES ET FAUTEUILS, LITÉRIE, etc.

LE RAYON MÉNAGE
peut vous procurer :

POUR VOTRE INTÉRIEUR,
les appareils les plus modernes, de marques connues, offrant toutes les garanties :
— ASPIRATEURS, CHAUFFE-EAU, MACHINES A COUDRE, MACHINES A LAYER, POSTES DE RADIO, RECEPTEURS DE TELEVISION, RECHAUDS A GAZ, REFRIGERATEURS, etc.

POUR VOS PROMENADES :
— BICYCLETES, CYCLOMOTEURS, VOITURES D'ENFANTS, etc.
Afin de vous permettre d'avoir un aperçu de nos magnifiques ensembles et de nos appareils ménagers,
DEMANDEZ LES CATALOGUES « C F » :
— de mobilier ;
— des appareils ménagers.
Ils vous seront envoyés gracieusement.
Les catalogues étant toutefois réservés aux ayants droit, vous voudrez bien indiquer votre résidence administrative.

DES CONDITIONS SPECIALES DE PAIEMENT vous seront consenties sur demande.

La LIVRAISON A DOMICILE du mobilier et des gros appareils ménagers est assurée GRATUITEMENT.

ÉCONOMAT S. N. C. F.
130, rue du Chevaleret - PARIS (XIII^e)