

Le Cheminot de France



Organe bi-mensuel de la Fédération des Syndicats Professionnels des Cheminots de France et des Colonies

Rédaction et Administration : 5, rue Cadet, PARIS (9^e)

Téléphone : TAITBOUT 40-91

Chèques Postaux : Paris 28-44

Abonnement : 10 francs



CHEMINOTS DE FRANCE !

Venez nombreux assister au XVIII^e Congrès fédéral. Venez affirmer votre attachement à votre Fédération et lui renouveler toute votre confiance, en prévision des luttes qui s'annoncent

L'échelle mobile des salaires

Elle doit jouer pour les cheminots comme pour les autres travailleurs



« Le Cheminot de France » du 15 mars a publié le texte des articles 10 et 11 de la Loi sur la Conciliation et l'Arbitrage, qui précisent que cette Loi sera applicable en cas de variation notable du Coût de la vie, au règlement des différends nés des conséquences de cette variation et ayant trait à la révision des clauses relatives aux Salaires contenues dans les Conventions Collectives.

Voilà donc une revendication que les Syndicats Chrétiens formulaient déjà depuis plusieurs années, qui est prise en considération et qui est en voie d'application. Il y a là un progrès qui n'est pas négligeable et qui, s'il est réalisé d'une façon judicieuse, ne pourra qu'améliorer grandement les conditions de vie de la Classe ouvrière, sans toutefois que l'on puisse dire que tout sera parfait et que la famille ouvrière sera totalement mise à l'abri des difficultés.

Les Salaires pourront être révisés si l'indice officiel du Coût de la vie pour une famille de quatre personnes (à moins d'accord entre les parties pour un autre indice) a varié d'au moins 5 %. Cette révision concerne les Salaires et les Allocations familiales, qui seront proportionnés à la variation de l'indice; elle ne pourra être effectuée que tous les six mois, à moins que la hausse de l'indice n'atteigne 10 %, auquel cas la révision pourra intervenir aussitôt après l'indice. Si la preuve est fournie que l'ajustement proportionnel est incompatible avec les conditions économiques de la branche d'industrie considérée, les arbitres ou le surarbitre fixeront les Salaires au niveau compatible avec les possibilités.

Les documents versés par les parties au débat pour prouver leurs dires seront communiqués aux arbitres ou au surarbitre, qui seront tenus au secret professionnel.

Voyons quelles peuvent être les conséquences de la nouvelle loi en ce qui concerne la rémunération du personnel des chemins de fer.

Actuellement cette rémunération comprend trois éléments :

- le Salaire national, variable suivant le grade et l'ancienneté;
- l'Indemnité de résidence, variable suivant les localités, égale pour tous les Agents travaillant dans une même localité;
- les Allocations pour charges de famille qui comprennent une partie fixe pour tout le territoire national et une partie variant proportionnellement aux indemnités de résidence.

Dès octobre 1936, devant la hausse du coût de la vie, nous avons fixé la revendication fédérale relative à l'application de l'Echelle Mobile suivant la règle ci-dessous :

Au Salaire National fixé par les Echelles de traitement, s'ajouteront deux compléments :

Une partie mobile de l'Echelle, applicable à l'ensemble des Cheminots et calculée d'après les variations de l'indice NATIONAL du Coût de la vie; les indemnités de résidence variables par REGION ou ZONES suivant les fluctuations des indices REGIONAUX du Coût de la vie.

L'indice national et les indices régionaux seront déterminés par des Commissions paritaires, suivant des règles fixées par la Convention Collective.

Le Bureau Fédéral.

(Voir la suite page 2)

EN CHEMINANT...

Démision ou Permission ?

Georges DUMOULIN a donné sa démission de Secrétaire Général de l'Union départementale du Nord (C. G. T.), mais celle-ci a été refusée et lui a accordé un congé de maladie illimité.

La nouvelle a fait sensation, car DUMOULIN est un militant connu et combatif.

Peut-être trop combatif aux yeux de certains.

Car, avant de reprendre du service à la C. G. T., DUMOULIN avait été, plusieurs années durant, propagandiste du Parti Socialiste dans le Nord. Il était de l'équipe de l'hebdomadaire Syndicats depuis sa fondation et il s'y était signalé par la vigueur de ses attaques contre la colonisation des Syndicats (le mot est de lui) par les Communistes.

Voilà qui explique bien des réactions. Le Parti Communiste s'attaque aux gros morceaux de la C. G. T. (l'Union Régionale Parisienne, les U. D. du Nord et du Rhône, les Fédérations des Métaux et des Cheminots). Il ne demande pas de colonies; il les prend. Réaction des militants sincères qui, usés, dégoûtés, finissent par céder la place.

Comme quoi les Syndicats Chrétiens ont eu raison de ne pas tomber dans le panneau électoral de l'Unité Syndicale.

Elle est belle l'Unité, mais vue de loin.

La lutte

contre les retards.

On n'y va pas par quatre chemins à la S. N. C. F.

Une note a paru dans un service, rappelant une dernière fois que les affaires destinées à la Direction de la S. N. C. F. devaient être traitées par priorité sur toutes les autres.

Les retards seront enregistrés et les responsables punis dans leurs notes de fin d'année.

Et cela est dit sur un ton qui ne souffre pas de réplique.

Pourtant, à moins d'admettre que ces retards aient été systématiquement commis, on est bien obligé de l'imputer soit à une paperasse excessive, soit à l'insuffisance numérique de certains Bureaux.

La S. N. C. F. dit-on, fonctionne suivant les règles d'une organisation technique rationnelle. Alors, pourquoi ne pas commencer par mettre les effectifs au niveau des travaux qu'elle exige ou par réduire ceux-ci au strict minimum ?

Une demande de secours urgente est

présentée, un Chef de gare a des besoins pressants de matériel, un district réclame des cantonniers pour réparer des voies en mauvais état. Qu'ils attendent tous ! Fournissez d'abord vos statistiques sur le nombre de pieds de tables boîtes et sur les kilos de papier que vous utiliserez dans l'année.

C'est la pagaille, diriez-vous ? Vous avez donc oublié que la S. N. C. F. n'est pas une machine à faire marcher les trains, mais une AD-MI-NISTRATION !

Un Fossile.

Un article de Syndicats nous apprend que le Syndicalisme est condamné par l'Eglise, que les destins de l'Eglise reposent sur l'ordre capitaliste.

Voilà, rééditée, la vieille chanson qui a bercé non pas la douleur humaine, mais la crédulité des fous.

L'auteur de cette découverte ? Un M. HODÉE, qui se croyait mort de la peste, emporté par la rage... antireligieuse.

C'est un nom qui ne vous dit rien ? Pendant de longues années, ce Monsieur a servi au Conseil Supérieur du Travail, où il représentait la vieille, la très vieille C. G. T.

Toutes ses interventions, même sur la validation des élections, étaient marquées au coin de l'anticléricalisme le plus sectaire, le plus désuet, disons le plus idiot.

Un jour, la C. G. T. a dû comprendre; elle a renvoyé notre homme à ses chères études d'histoire des religions, à moins que ce ne fût à ses terribles, car il représentait (on n'a jamais su comment), les travailleurs de la terre.

Mais pourquoi Syndicats l'a-t-il reçu ? Est-ce par pitié ? L'hebdomadaire confédéré, s'il veut garder quelques lecteurs, ferait bien de porter définitivement en terre M. HODÉE.

Puis-je dire avec sincérité, sans qu'il en meure de colère : Que Dieu ait son âme !

Le Piocheur.

Calendrier syndical

3 AVRIL. Congrès du Syndicat Est, à Paris.

2-3 AVRIL. Congrès de l'Union Etat, au Mans.

9-10 AVRIL. Comité National Confédéral, à Paris.

6-7 MAI. Congrès Fédéral, à Paris.

4-5 JUIN. Congrès Confédéral, à Paris.

La coordination des transports UN DECRET DE PLUS

Le Journal officiel du 1^{er} mars nous a gratifié d'un nouveau Décret relatif à la Coordination Rail-Route. Ce document, qui va grossir une collection déjà fort impressionnante, a pour but de faire entrer la coordination Voyageurs dans la voie définitive tracée par le Décret fondamental du 31 Août dernier et pour effet d'annuler le premier Décret pris aux mêmes fins le 23 février 1935.

Trois préoccupations ont inspiré ce Décret :

- la nécessité pour le Ministre des Travaux Publics et le Conseil Supérieur des Transports de disposer, dans chaque Département, d'un organisme permanent d'étude et de surveillance : Le Comité Technique Départemental;
- l'obligation de formuler des règles générales d'après lesquelles devront être préparés les plans de transports de voyageurs;
- la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

à la nécessité de soumettre les entreprises automobiles de transport public

de voyageurs à certaines obligations qu'impose l'intérêt des usagers.

Sur ces trois points nous avons (qui s'en étonnerait ?) de sérieuses observations à formuler :

Tout d'abord, pour l'ensemble, nous ne saurions nous lasser de crier assez haut notre hostilité contre cette caricature de coordination dont on entreprend la réalisation avec une hâte stupide que ne justifie nullement à nos yeux le beau retard de quelque dix années qu'il faut maintenant rattraper. EN SUPPRIMANT SANS ETUDE SUFFISANTE 6.000 KM. DE LIGNES EN BON ETAT ET PARFAITEMENT APTES, POUR LA PLUPART, A REPONDRE LONGTEMPS ENCORE AUX BESOINS DES USAGERS, ON COMMET UNE ERREUR GRAVE, GROSSE DE CONSEQUENCES POUR L'AVENIR. Les dirigeants de la S. N. C. F. — dont le souci des économies pourrait trouver de moins discutables objectifs — font en la circonstance une politique de facilité que nous estimons contraire aux intérêts du Pays. Nous nous permettons de leur dire de la façon la plus ferme en ajoutant que nous contestons formellement leurs évaluations quant au résultat financier de l'opération (1). Si, en raison du retard apporté, le problème du parallélisme s'avérait insoluble, il faudrait maintenir durant quelque temps la concurrence des deux moyens de transport Rail et Route. EN REALISANT PAR VOIE D'AUTO, RITE LA PEREQUATION TOTALE DE LEURS CHARGES.

Pendant ce temps, le Chemin de Fer, qui a tenu un dernier effort pour adapter son exploitation des lignes secondaires aux exigences des usagers, CE QUE L'ON SEUST SYSTEMATI- QUEMENT REFUSE DE FAIRE JUSQU'A PRESENT. Après quoi, l'expérience ayant été loyalement faite, on aurait pu supprimer progressivement les doubles emplois. Et dans notre esprit le mot « supprimer » prend sa signification absolue, car il est stupide — nous l'avons maintes fois démontré (2) — de maintenir une ligne pour un trafic restreint. En « brûlant » cette étape indispensable, on sabote une fois de plus la coordination.

Dire que nous appelons de nos vœux la Société Nationale comme dernier rempart de nos infortunés Cheminots de Fer contre l'invasion des Routiers (2) : quelle amère désillusion !

La composition des Comités Techniques Départementaux, objet du premier point traité par le Décret du 25 février 1938, ne présente qu'une faible amélioration sur celle des Comités de Coordination créés par le Décret du 19 avril 1934. Nous voyons dans ces comités :

- Deux délégués du Conseil Général; l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées;
- Deux représentants des Usagers désignés par l'Office des Transports et pris parmi les membres des Chambres de Commerce et d'Agriculture;
- Un délégué de la S. N. C. F.;
- Un délégué des Réseaux Secondaires;
- Un délégué des entreprises routières assurant des Services Contractuels;
- Un délégué des Transporteurs libres.

A. Paillieux.

(Suite page 2.)

(1) Voir Le Cheminot de France du 1^{er} mars 1938.

(2) Notre exposé devant la commission des Travaux Publics de la Chambre le 17 février 1937.

DÉFENDONS NOS ÉCONOMATS

Une nouvelle et très sérieuse offensive vient d'être déclenchée, sur le terrain parlementaire, contre les Groupements d'acheteurs fondés dans les établissements publics ou privés, en vue de la transformation obligatoire de ceux-ci en Sociétés Coopératives de Consommation.

Reprenant le texte déjà retenu par la précédente législature, la Commission du Commerce et de l'Industrie de la Chambre a tenté de faire adopter sans débat la proposition de Loi de son rapporteur M. René DOMMANGE. Député. Trois oppositions survenues lors du passage à l'ordre du jour, le 24 février, ont fort opportunément fait échouer à ce qui eût été, pour nos Économats, un acte de mort. Il n'est pas douteux en effet que ceux-ci, bien que non cités nommément, feraient partie de la charte. Ne croyons pas surtout que les opposants défendaient nos intérêts en cette affaire : leurs soucis étaient ailleurs.

Il nous faut bien admettre que les Groupements d'acheteurs visés par le rapporteur (en fonction dans les Ministères, Services publics, Firmes commerciales importantes) justifient dans l'ensemble l'offensive menée au nom du principe d'égalité économique et fiscale. Notre constant souci de justice nous fait volontiers reconnaître d'autre part, que les commerçants, industriels, artisans qui, d'après M. DOMMANGE, alimentent dans la proportion de 40 % les budgets de l'Etat, des Départements, des Communes, ont strictement droit, en contrepartie des charges qu'ils assument, à cette égalité que les Chambres de Commerce ne cessent de réclamer pour eux.

Nous n'en sommes que plus à l'aise pour nous désolidariser énergiquement d'organismes qui, en effet, échappent à nombre de sujétions normalement inhérentes à tout commerce (frais de loyer, personnel, gestion, impôts divers, etc.), en réclamant par contre le maintien du régime d'exemption institué en faveur des Cheminots par la Loi du 25 Mars 1910, régime complètement justifié par une situation particulière qu'il est de notre devoir et de notre intérêt de faire connaître en toutes circonstances.

(Lire la suite en 2^e page.)

Les départs anticipés

A PROPOS DE L'ARTICLE 7

Nous donnons le texte d'une lettre du Ministre à la S.N.C.F. au sujet des Départs Anticipés.

Nous rappelons que nous avons été les premiers à proposer, en 1934, à faire une démarche pour obtenir qu'un proroge d'abord, qu'on rétablisse ensuite le fameux article 7.

Nous attendons une circulaire de la S.N.C.F. donnant quelques commentaires. Elle ne vient pas, et c'est regrettable, comme il est regrettable que nulle réponse n'ait été faite à la lettre envoyée par nous l'an dernier et à laquelle la lettre de M. QUEUILLE répond indirectement.

Toujours les mêmes errements. Nous posons les questions, on répond aux autres ou à la cantonade.

SERIONS-NOUS SI DANGEREUX D'AVOIR SOUVENT RAISON ?

G. B.

Le Ministre des Travaux Publics à M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer.

Paris, le 7 février 1938.

Par lettre du 14 décembre 1927, vous indiquiez que la fusion de certains services au sein de la Société Nationale, ainsi que la Coordination du rail et de la route, doivent entraîner, dans certaines catégories de Personnel, des excédents d'effectifs importants.

Afin de permettre la résorption aussi rapide que possible de ces excédents, vous estimez qu'il conviendrait de remettre en vigueur les dispositions de l'article 7 du Décret-Loi du 19 avril 1924, en vertu desquelles les Agents parvenus au terme de leur carrière normale avaient la faculté, pendant une durée de trois ans, de demander leur mise à la retraite anticipée.

En conséquence, vous m'avez soumis un projet de modifications qui, à cet effet, devraient être apportées au Statut des retraités (articles 11, 12 et 13).

D'autre part, et pour le cas où les départs volontaires autorisés se produiraient en nombre insuffisant, vous m'avez demandé d'envisager le dépôt d'un projet de loi autorisant la Société Nationale à prononcer des départs anticipés à la retraite d'office la mise à la retraite anticipée des Agents parvenus à moins de trois ans de leur Retraite normale, dont le départ procurerait une économie.

Après examen de la question par le service du Contrôle du Travail, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'approuve vos propositions ayant pour objet de modifier le Statut des retraités. Aux articles 11, 12 et 13 actuels dudit Statut seront, en conséquence, substitués (l'ancien article 12 étant supprimé) deux articles ainsi conçus :

Article 11. — DÉPART ANTICIPÉ. AVEC ATTRIBUTION DE PENSION NORMALE.

Pendant une durée de trois ans, à partir du 1^{er} janvier 1938, et en vue de résorber les excédents d'effectifs, la Société Nationale des Chemins de fer pourra admettre les Agents qui en feront la demande à la retraite avec pension à jouissance immédiate, sous la double réserve qu'à la date de celle-ci ils occupent l'un des postes visés à l'article 12 et remplissent les deux conditions d'âge et d'ancienneté fixées par la Société Nationale des Chemins de fer dans les conditions visées au même article 12.

Le montant des pensions accordées aux intéressés sera celui des pensions auxquelles ils auraient pu prétendre s'ils étaient restés en fonction jusqu'à la date à laquelle ils auraient rempli les deux conditions d'âge et d'ancienneté requises pour l'admission à la retraite normale, avec la rémunération dont ils

Notre revendication concernant l'augmentation du taux des Allocations Familiales et leur variation dans les mêmes proportions que les autres éléments du Salaire, gagne des partisans de plus en plus nombreux.

Tout d'abord l'Alliance Nationale contre la Dépopulation, comprenant parfaitement son rôle, poursuit une campagne énergique en faveur de la généralisation des Allocations Familiales et du relèvement de celles payées aussi bien par les Caisses de Compensation aux Travailleurs de l'Industrie, du Commerce et de l'Agriculture, que par l'Etat, les Collectivités publiques et les Services concédés à leurs personnels.

L'Alliance Nationale n'admet pas que l'on fasse marquer le pas aux Fonctionnaires ou Agents des Services publics ou Concédés parce que leur régime est supérieur à celui des autres travailleurs. Elle dit que l'on doit compenser le travailleur d'abord avec ses camarades exerçant la même profession que lui avant de le comparer avec les travailleurs exerçant des professions différentes. En conséquence, on doit donner, et en cas de variation des Salaires, maintenir à la rémunération payée au père de famille le même pouvoir d'achat qu'à celle du célibataire ou du marié sans enfant exerçant la même profession que lui. C'est la thèse que nous défendons depuis déjà pas mal de temps, sans nous opposer pour cela à ce que les travailleurs d'autres professions acquièrent un régime d'Allocations Familiales équivalent au nôtre.

Dans cette campagne faite par l'Alliance Nationale, nous ne regrettons qu'une chose, c'est que ses dirigeants

semblent ne voir que le travail négatif fait au sujet de la revalorisation des Allocations Familiales par les Organisations Cégétistes, et ne fassent jamais mention du travail positif fait, au contraire, par les Syndicats Chrétiens. Il y a là une omission tout à fait injuste contre laquelle nous protestons.

Nous avons pourtant la conviction que nos efforts ne sont pas inutiles puisque, dans le courant de janvier 1938, nous avons eu le plaisir d'apprendre que la Fédération Nationale Cégétiste se décidait enfin, elle aussi, à demander l'augmentation et la revalorisation des Allocations Familiales. Il y a là une véritable conversion car, il y a quelques années, les dirigeants cégétistes étaient loin d'être favorables à cette revendication. On ne s'en déclarait partisan qu'après que toutes les autres seraient satisfaites. Aujourd'hui, on en vient à faire une revendication spéciale : espérons que lors d'un prochain rajustement des Salaires, elle ne sera pas oubliée.

Quoi qu'il en soit, nous avons la conviction que nos campagnes ne sont pas étrangères au revirement qui semble s'opérer à la Fédération Nationale Cégétiste. Les pères de famille adhérents à la C. G. T. alertés par nos camarades, ont fait comprendre à leurs dirigeants qu'ils devaient agir.

Enfin, la Loi sur la Conciliation et l'Arbitrage précise que l'Echelle Mobile s'appliquera non seulement aux Salaires proprement dits, mais aussi aux Allocations Familiales.

Nous pouvons donc dire qu'enfin l'Opinion publique, les Pouvoirs publics, les Organisations syndicales sont gagnés à la cause de la généralisation et de la revalorisation des Allocations Familiales. Nous avons donc tout lieu d'espérer que cela se traduira assez rapidement par des actes et, pour notre compte, nous sommes en droit d'espérer que nous obtiendrons pour les pères de famille un relèvement substantiel qui leur permettra d'élever dignement leur famille et, pour un certain nombre, de voir leur épouse se consacrer uniquement aux soins du ménage, ce qui ne pourra qu'avoir une influence bienfaisante sur la diminution du chômage.

M. Garnier.

COURRIER des RETRAITÉS

Un peu d'histoire

Les années 1924 et 1925 furent des années d'attente : les Réseaux ne sortaient toujours pas le fameux Statut des Retraités prévu depuis 1921, mais ils essayaient, par des moyens de fortune, de parer aux réclamations. L'attention des Syndicats de toutes tendances était fixée sur des événements d'ordre intérieur, d'où l'on croyait voir surgir de nouvelles conditions.

Il ne faut pas être ingrats : pendant cette période, on tâtonnait, on cherchait, de bonne foi, la solution du problème éternel, du problème social.

Nos efforts pour les retraités ne se ralentissaient pas. Un peu déçus par le changement d'orientation de certains de nos amis, et tenant par-dessus tout à ne pas être engagés dans le tourbillon des luttes politiques, nous préparions en silence une action efficace pour être prêts quand ce serait le moment.

Nous arrivâmes ainsi à 1926, où l'occasion nous fut donnée, en mars, de demander que le rapatriement du mobilier fût accordé à ceux qui partaient avant d'avoir 55 ans, avec une pension immédiate (réforme). Nous eûmes le plaisir de nous voir accorder cette satisfaction, après de multiples efforts, en juillet 1926.

De même, en juin 1926, nous parvinâmes à obtenir que les retraités sur un Réseau aient que leur Réseau d'origine puissent obtenir de ce Réseau, non seulement des permis, mais aussi la fourniture de combustible.

C'était peu, c'était cependant quelque chose !

Sur notre intervention, en mai 1926, le Ministre des Travaux Publics avait répondu que le désir exprimé par les législateurs de 1921 n'était pas perdu de vue, mais que, par suite des améliorations apportées aux Retraités, il avait fallu remanier les textes, aussi bien des Réseaux que des Organisations Syndicales, et que bientôt la question des Retraités des Cheminots serait posée au Parlement.

Cette solution d'attente nous pesait. En novembre 1930, un de nos amis de toujours au Parlement, M. DE RAMEL, Député du Gard, prit l'initiative de susciter un débat le plus rapidement possible.

Il voulut bien me consulter, et nous étudîames le moyen d'attirer l'attention sur nos retraités.

A l'époque, on parlait du Salaire or, timide précurseur de l'Echelle Mobile. La question du Salaire fluctuant avait été posée par des Députés appartenant à la droite de l'Assemblée, et avait été reprise par des Catholiques sociaux du Centre. La gauche et son extrême étaient assez méfiantes... Que ceci serve d'indication.

M. DE RAMEL proposa donc de tra-

6, 7 et 8 mai 1938

XVIII^e CONGRÈS FÉDÉRAL

Salle de la Maison du Peuple Français
42, rue Hermel, PARIS

LE CHEMINOT DE FRANCE

COMMISSION FÉDÉRALE DES AGENTS DES CADRES ET D'ÉTUDES

Propagande ! Propagande ! Encore et toujours Propagande !!!

Le mouvement Cadres est maintenant parti et rien ne l'arrêtera. La ténacité et l'allant de nos militants, de Boulogne à Chambéry, de Saint-Nazaire à Marseille et de Strasbourg à Bordeaux, nous ont permis de réaliser de nombreux succès. De partout nous parvenons à recruter de nouvelles recrues pour notre Section Cadres. C'est ainsi que l'Alsace-Lorraine nous informe que le Président et le Secrétaire Général du Syndicat des Cadres (C.G.T.), ont démissionné par opposition à la fusion. Le P.-L.-M. vient de remporter un succès dans une Election partielle de Délégués des Echelles des Cadres. Au Congrès P.-O., le 12 mars, nous avons constaté le bon démarrage pris par les Cadres sur ce Réseau.

En face de la Section Cadres de la C.G.T., en face aussi du Syndicat des 15 à 18, auquel le Conseil National Economique vient de refuser une Convention Collective séparée, nous jouons crânement notre carte, celle de la Collaboration des Classes. Nous en avons assez de voir nos camarades dressés les uns contre les autres. Entre nos camarades de la C.G.T.-Cadres et ceux du Syndicat des 15 à 18, qui divisent les Agents de Chemins de Fer, en dressant les partisans de la Lutte des Classes d'un côté et les partisans du splendide isolement des Agents de maîtrise d'autre part, nous travaillons à réunir tous les

hommes de bonne volonté. Il est aisé de montrer à tous que la mutuelle collaboration des Agents de maîtrise et des Agents d'exécution, est une nécessité de progrès et cela explique les nombreuses adhésions qui nous parviennent.

Propagande donc, c'est notre devoir à tous nos militants Cadres répondant : présent. Nous leur en disons merci d'avance au nom de notre idéal.

La Commission.

Assemblée Générale

Afin de préciser notre action et notre mouvement Cadres, l'Assemblée du 10 décembre dernier de la Section des Agents de Cadres et Techniciens avait décidé de tenir une réunion, avant les Congrès de Région.

Cette réunion fut décidée pour le 6 Mars.

Au cours de cette journée, une première réunion de la Commission des Cadres eut lieu, à la Salle Viennet, nous avons permis, par Région, de constater la marche et le rendement de notre nouvelle formation.

Depuis le 10 décembre, les résultats sont les suivants :

L'Onest a groupé un excellent noyau

de militants des Agents des Cadres des Echelles 12 à 18.

Le Nord a vu s'accroître notablement sa Section Cadres.

L'Est continue son organisation.

Le Sud-Est a obtenu des résultats très encourageants.

L'Alsace-Lorraine bat le record avec une ascension verticale.

Le Sud-Ouest s'organise mieux de jour en jour.

L'Assemblée a été heureuse de constater cette pleine croissance d'un mouvement qui ne demande qu'à s'étendre.

Dans l'après-midi eut lieu l'Assemblée principale. La Société Nationale fut représentée dans son ensemble par la diversité d'origine des délégués.

Le Bureau fut constitué de la manière suivante :

Président : BES, Secrétaire Général de l'Union Sud-Est.

Représentant de la Fédération : GARNIER.

Représentant des Régions :

Sud-Ouest : ALBRESSAC.

Nord : MUGHERIE.

Alsace-Lorraine : ACKER.

Sud-Est : BOUCHET.

Est : JOLY.

A l'ouverture de la séance, le Président expose en détail la marche du mouvement Cadres. Les résultats sont très encourageants. Les limites des Echelles sont toujours de 9 et au-dessus, chaque Union étant libre actuellement de fixer les limites qui lui semblent les plus favorables, à la fois à la propagande et à la cohésion des adhérents.

BES fait ressortir l'importance de notre mouvement d'Agents des Cadres qui a pour but essentiel de les défendre contre la menace d'une liquidation plus ou moins progressive dans la masse des Agents, opération préjudiciable à l'intérêt général ; et pour mission fondamentale de secondariser et d'épauler puissamment, grâce à une formation plus technique, les Unions groupant les petites Echelles.

Nous allons donc, dans nos prochains Congrès Régionaux, réaliser le programme suivant : Renforcer nos organisations Cadres actuelles et intensifier notre mouvement. Tenir des réunions spéciales Cadres et former nos Commissions spécialisées, par service, de manière à présenter, le moment venu, aux différents militants fédéraux, des rapports complets sur chaque service, et chaque spécialisation.

Notre camarade GARNIER expose

ensuite rapidement l'état des résultats obtenus dans la discussion du Contrat Collectif.

Comme on s'y attendait nous apprenons que le Groupe autonome 15-18 érigé en Syndicat, n'a pas été retenu pour discuter des intérêts de l'ensemble des Agents des Echelles 15 à 18. Seuls les Syndicats de formation plus ancienne et plus générale pourront discuter de ces intérêts.

Nous souhaitons cordialement à nos camarades des Echelles 15-18 de se joindre à notre mouvement Cadres, en adhérant à la Section 15-18 rattachée à la C.G.T. et dirigée par notre dévoué camarade FRANÇOIS, dont la compétence et l'activité ne sont plus à démontrer. Ces camarades trouveront dans chaque Union de Réseau des camarades dévoués qui leur donneront tous renseignements nécessaires.

En ce qui concerne plus spécialement le Contrat Collectif, notre camarade GARNIER attire notre attention sur les projets présentés et sur la position prise par la C.F.T.C. En particulier, il nous entretient du Salaire, de l'Echelle Mobile, des Allocations pour charges de famille, et de la participation de la Famille aux Assurances Sociales.

MUGHERIE nous parle aussi de l'Echelle Mobile et du coefficient qui aura dû, en toute équité, être appliqué à nos Salaires, au lieu de l'adjonction d'une allocation sur laquelle reste encore greffée la reconstitution des prélèvements de salaires.

Les Agents des Cadres ont été les plus durement touchés par la politique financière de ces dernières années.

Il déplore l'orientation actuelle vers les solutions faciles de suppression de postes et d'augmentation du rendement par l'application conjuguée des punitions et des primes.

Il nous entretient de la Coordination à sens unique actuelle des transports et nous prie de lui adresser tous renseignements sur les projets départementaux.

L'application des Lois sociales doit se poursuivre dans les entreprises privées, automobiles ou autres, en même temps que doit se poursuivre un plan méthodique de véritable Coordination, soumis à un contrôle rigoureux, seul moyen de supprimer aux Chemins de fer le déficit d'exploitation.

DELSERT nous rend compte ensuite des résultats de l'enquête fédérale en cours, relatifs au renforcement des Cadres, de l'outillage, à la généralisation des

cinq huit et de l'éducation et l'orientation professionnelles.

Après quelques nouvelles précisions de BES, GARNIER et MUGHERIE, le vote suivant est adopté à l'unanimité :

Les Agents des Cadres et Techniciens de la Fédération des Syndicats Professionnels des Cheminots de France, adhérents à la C.F.T.C., réunis à Paris le 6 Mars 1938, s'élèvent avec énergie contre la tendance nouvelle de la Direction des Chemins de Fer, aidée par l'action des Syndicats catégoriels, à ne considérer les Agents qu'en fonction de leur formation scolaire ; rappellent que la valeur d'un Agent dépend également des connaissances professionnelles acquises au cours de sa carrière, et font confiance à leur Commission et à la Fédération pour qu'il soit tenu compte des justes aspirations et des qualités de chacun.

Ils protestent contre les indemnités dites de Cherté de vie, et réclament, à leur place, l'application à bref délai, de l'Echelle Mobile — seul système leur permettant de retrouver leur pouvoir d'achat — comme elle a été réalisée pour leurs collègues de l'industrie.

Le Secrétaire de séance : BIDEAU (P.-L.-M.).

La garantie mutuelle des fonctionnaires

Assemblées Générales du 3 Avril

Les adhérents sont convoqués pour les Assemblées Générales extraordinaires et ordinaires, qui se tiendront le Dimanche 3 Avril, respectivement à 9 heures et à 9 h. 30, Salle des Ingénieurs Civils, 10, Rue Blanche, Paris (9^e), avec les ordres du jour suivants :

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

1^{re} Suppression du dernier paragraphe de l'article 5 des Statuts intitulé : Rénumération ;

2^{re} Suppression du dernier paragraphe de l'article 6 (attribution à la Direction d'une allocation complémentaire).

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

1^{re} Rapports du Conseil d'Administration et des Commissions aux Comptes et approbation des comptes de l'exercice 1937 ;

2^{re} Ratification de la nomination d'Administrateurs ;

3^{re} Quitus annuel aux Administrateurs ;

4^{re} Nomination des Commissaires aux Comptes ;

5^{re} Questions diverses.

La Société espère que ses adhérents viendront nombreux à ces réunions, où ils pourront se rendre compte des progrès accomplis par la Société depuis sa fondation et de son développement accéléré aussi bien à Paris et dans les grandes centres que dans toutes les Régions où elle est représentée. Le nombre des cotisations souscrites à ce jour, dépasse 25.000.

Le coin des jeunes

La Commission des Jeunes poursuit activement ses travaux. Elle a établi définitivement la texture de son Bulletin Jeunes, organe de formation et de propagande, qui, tous les mois, apportera aux Cercles d'études locaux, des articles de fond, des sujets d'études, des plans et des méthodes de travail et constituera le lien fédéral indispensable entre tous les membres de notre jeune organisation.

La composition de nos bulletins sera, en principe, la suivante :

Un article de tête sur l'esprit de notre mouvement ;

Des directives sur l'organisation et le fonctionnement des cercles locaux, des commissions de Réseau, des Sous-Commissions techniques de jeunes, etc. ;

Un article de formation sociale et le plan d'une enquête appropriée ;

Un plan d'enquête sur le milieu professionnel ;

Une rubrique de formation générale ;

Des avis divers.

Voici le sommaire du bulletin de Mars, dont la composition diffère quelque peu de la composition type, en raison de ce que nous tenions surtout, dans ce premier numéro, à présenter notre mouvement et à donner les directives générales de son activité.

A nous les Jeunes, par G. TEXIER. Règlement intérieur de la Commission des Jeunes.

La formation, par D. SANS. Organisation du cercle d'études local. Directives sur les réunions préparatoires.

De nouveau, nous invitons instamment, tous les Jeunes à s'abonner à ce Bulletin (1), qui est leur bulletin, et à organiser dès maintenant, dans leur syndicat, des cercles d'études, où, chaque mois, seront étudiés et commentés les articles de Jeunes.

Nous demandons également à chaque Syndicat local de s'abonner dès maintenant au bulletin, afin de connaître le mouvement Jeunes et de le faire connaître à tous les Syndicats.

Les Jeunes veulent être connus et aimés, ils veulent être une des belles forces du Syndicalisme Chrétien ; ils s'efforceront d'être dignes des grandes tâches qui les attendent.

JACOB.

(1) Abonnement 5 francs, à envoyer à la Fédération, 5, rue Cadix, Paris, en timbres-poste ou par chèque postal, Paris 26-44.

L'échelle mobile des salaires

(Suite de la première page)

Nous demandons qu'il y ait révision chaque fois que l'indice varierait de 50 points (à l'époque environ 10 %). Le traitement de base subirait une variation équivalente à celle de l'indice. Il serait appliqué aux différentes Echelles un coefficient de variation qui ne serait pas identique pour chaque Echelle, mais qui serait légèrement dégressif, suivant l'élévation de l'Echelle dans la hiérarchie.

Notre Fédération est favorable au principe du coefficient unique pour toutes les Echelles, mais il est apparu que, dans une période difficile comme celle que nous vivons actuellement, il fallait d'abord ASSURER A TOUS LE SALAIRE VITAL ; les sacrifices à faire doivent être demandés à ceux qui sont au-dessus du Salaire vital, et cela proportionnellement à leurs ressources. Par contre, nous déclarons profondément injustes les Allocations forfaitaires égales pour tous et même dégressives, telles qu'elles ont été attribuées à la date du 1^{er} avril 1937 et du 1^{er} octobre 1937.

Nous avons TOUJOURS DEMANDÉ LE RELEVEMENT DES ALLOCATIONS FAMILIALES et leur variation proportionnellement au Coût de la vie ; nous DEMANDONS que s'y ajoute une ALLOCATION POUR LA MERE AU FOYER n'exerçant pas de profession lucrative.

Les principes de nos revendications sur les Salaires et l'Echelle Mobile sont donc consacrés par la nouvelle Loi avec, toutefois, les réserves que les ajustements ne peuvent avoir lieu que tous les six mois, à moins que la variation du Coût de la vie ne soit égale ou supérieure à 10 %, soit actuellement 60 à 70 points.

Néanmoins, notre qualité d'Agents d'un Service Public Concéderait des entraves très sérieuses à la réalisation intégrale de ce programme et qui s'ajoutent aux restrictions qui concernent les entreprises privées.

Tout d'abord, comme toute entreprise privée, la Direction de la S.N.C.F. peut s'opposer à une révision de nos Salaires en fournissant aux arbitres et surabondamment la preuve que la situation ne lui permet pas de procéder aux ajustements demandés.

Mais, en outre, l'article 7 de la Loi précise qu'un règlement d'administration publique déterminera les modalités d'application de la procédure de Conciliation et d'Arbitrage pour les conflits intéressant les Salariés des Services Publics Concedés, sous réserve de l'accord de l'autorité concédante. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les travaux d'élaboration de la Convention Collective n'ont pu reprendre que moyennant l'insertion dans les

conditions de rémunération d'une clause disant que la rémunération des Agents de Chemin de fer ne pourra être modifiée qu'en relation avec les variations de la rémunération des Fonctionnaires de l'Etat.

Par conséquent, pratiquement, les Cheminots ne pourront bénéficier de l'Echelle Mobile que dans la mesure où les Fonctionnaires de l'Etat en bénéficieront.

Or, la lecture des débats parlementaires nous apporte des précisions à ce sujet. Ni le Gouvernement, ni les Chambres ne sont partisans de l'application du système de l'Echelle Mobile aux traitements des Fonctionnaires de l'Etat.

Un Député, M. François VALENTIN, voulant démontrer l'absurdité de l'Echelle Mobile (c'est son expression, nous ne la prenons pas à notre compte), demanda qu'elle soit appliquée aux Fonctionnaires. Le rapporteur général des projets de Lois, M. Jules MOCH (l'actuel Ministre des Travaux Publics), répondit en soulignant les différences entre Fonctionnaires et Travailleurs de l'Industrie, notamment en ce qui concerne la légalité de la grève et la stabilité de l'emploi, mais ne prit aucun engagement relatif à l'application, même conditionnelle, de l'Echelle Mobile aux Fonctionnaires.

M. MONMousseau (Communiste), employa la même méthode, ne prit aucun engagement et traita l'amendement de M. VALENTIN de manœuvre démagogique. Nous devons reconnaître que M. MONMousseau s'y connaît en démagogie.

Nous pensons que l'on aurait pu au moins dire qu'il va de soi que, chaque fois que les variations des indices du Coût de la vie amèneront une révision de Salaires dans l'Industrie privée, l'Etat et les Collectivités publiques auront le devoir d'envisager, eux aussi, la révision de la rémunération de leurs personnels dans la mesure de leurs possibilités. On n'a même pas pensé à dire cela. Pour obtenir des ajustements de Salaires, il nous faudra donc, comme par le passé, batailler dur et ferme pour obliger les Pouvoirs Publics à nous donner satisfaction. Nous n'aurons aucun texte, aucun engagement sur lesquels nous appuyer pour réclamer notre droit.

Par conséquent, pour nous, rien n'est encore acquis au sujet de l'Echelle Mobile. Nous devons donc serrer les rangs avec nos Camarades Fonctionnaires ou des Services Publics Concedés et, forts de la justice de notre cause, agir près du Parlement et des Pouvoirs Publics pour obtenir satisfaction.

Le Bureau Fédéral.

La coordination des transports

(Suite de la première page)

Le progrès consiste dans l'admission de représentants des usagers sous la double forme : politique (conseillers généraux) et économique (Chambres de Commerce et d'Agriculture), ce que nous réclamons depuis quatre ans (3). Mais le personnel (ferroviaire et routier), dont les intérêts sont cependant en jeu, continue d'être tenu à l'écart de ces concénas qui décideront de son sort sans qu'il lui soit permis d'avoir voix au chapitre.

Le vote définitivement abandonné au gré des événements, sous la menace continuelle de décisions prises à son insu et qui seront sans appel. Combien faudra-t-il encore de décrets pour voir éparpillée cette lacune et cette injustice ?

Deuxième point : LES REGLES GÉNÉRALES A OBSERVER POUR L'ÉTABLISSEMENT DES PLANS DE TRANSPORT. — Là, nous avons un peu l'impression de ce qu'en langage populaire on appelle la moutarde après dîner. Alors qu'un certain nombre de Départements ont déposé leurs plans et que trois d'entre eux ont été autorisés à les appliquer au 1^{er} mars,

venir exposer de nouveaux principes de coordination est une chose pour le moins inattendue et de nature, en tout cas, à accroître la confusion qui règne en ce domaine. Quoi qu'il en soit, disons tout de suite que ces mesures ne nous donnent aucunement satisfaction, et ce pour les raisons d'ordre général exposées précédemment. Est-il besoin de redire notre désappointement de voir la S. N. C. F. prendre l'initiative de certaines fermetures de lignes qu'elle aurait dû normalement s'employer à éviter.

Obsession du déficit, nous dit-on : ce souci des économies, louable en soi, pourrait trouver, nous l'avons dit et d'autres avec nous, des champs d'activité plus fertiles en résultats positifs et immédiats. Que l'on constitue donc, à la S. N. C. F., un Comité Central des Économies et qu'on y admette les REPRÉSENTANTS QUALIFIÉS DU PERSONNEL : nul doute que, sans amputer notre Réseau National, ce Comité n'arrive rapidement à dresser un programme de réadaptation et de réformes susceptibles d'apporter au Budget des dépenses de la Société les allègements que réclame sa situation financière, et à son Budget des Recettes des ressources nouvelles dont on s'obstine à

nier la possibilité pour les besoins d'une mauvaise cause. Alors, nous applaudirons aux initiatives prises dans cet esprit et apporterons notre concours le plus diligent à leur réalisation. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur ce point.

Même attitude nettement hostile de notre part sur le troisième point : CONDITIONS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS. Nous y trouvons en effet deux lacunes de première importance :

1^{re} en ce qui concerne nos camarades des Services routiers, LEUR STATUT DE TRAVAIL ET DE RÉMUNÉRATION — que nous réclamons pour eux avec la PERÉQUATION DES CHARGES pour les différents modes de transport — est une fois de plus renvoyé aux calendes grecques. Le décret prévoit pour eux des sujétions sans doute inévitables (notamment celles concernant l'aptitude physique des conducteurs) mais qui réclameraient des compensations. Somme toute, on accorde au Patronat Routier dans lequel on favorise plus ou moins ouvertement la grosse firme anonyme au détriment de l'artisan ou de la petite entreprise) les mêmes privilèges exorbitants dont bénéficient nos Compagnies de Chemins de Fer à l'origine de leurs concessions. Que nos camarades routiers sachent bien que nous nous considérons comme solidaires d'eux sur ce terrain et qu'ils peuvent compter sur nous pour appuyer leur action.

Allons, nous sommes assurés, cette année encore, qu'un large champ sera ouvert à notre activité syndicale ; la Coordination, à elle seule, en formera la grande part et nous ne la négligerons point.

André Paillieux.

Orientation professionnelle

Après les Examens médicaux et les Examens scolaires, voyons les Examens professionnels subis en cours de carrière, en étudiant séparément les Examens semi-scolaires des Services sédentaires et les Examens purement professionnels des Services actifs.

Les premiers comportent une importante partie scolaire qui prête aux mêmes critiques que les examens purement scolaires passés à l'entrée au Chemin de fer. Ils ont le grave défaut supplémentaire d'handicaper les Agents âgés au profit des plus jeunes, quelles que soient les valeurs professionnelles réciproques. Ils sont, de plus, trop souvent un moyen commode d'éliminer certains agents au profit d'autres mieux en cour.

Les examens purement professionnels (Facteurs Enregistreurs par exemple) offrent, en principe, des chances de réussite très supérieures aux Agents qui sont techniquement les meilleurs. En fait, à part d'honorables exceptions, ils sont trop théoriques et un bon manœuvrier qui connaît plus la pratique que la théorie, est nettement handicapé. Ce n'est pas parce qu'on connaît par cœur les règlements qu'on agit pour le mieux en cas d'incident (nous parlons par expérience personnelle).

Pourtant, il faut tout faire pour donner une valeur professionnelle affirmée à ces examens. Malheureusement, les Agents de Direction et d'Inspection chargés de la formation professionnelle sont eux-mêmes de valeurs professionnelles fort inégales et les postes d'Inspection sont trop souvent considérés comme emplois de début et changent fréquemment de titulaires.

Les examens purement professionnels ne devraient pas seulement être une épreuve de mémoire à propos des règlements, mais surtout une épreuve de capacité professionnelle avec les « exercices en campagne » nécessaires.

Ici encore nous nous heurtons à une différence de conception des principes. Pour nos dirigeants, les Agents de Direction et d'Inspection ne sont que des examinateurs qui ont pour mission presque unique de recaler les candidats dans la formation théorique est insuffisante. Pour le reste, on compte sur les Chefs directs et sur les punitions.

Pour nous, les Agents de Direction et d'Inspection sont des Chefs et doivent agir comme tels et assurer la formation technique et l'orientation professionnelle du Personnel d'exécution. Mais, pour enseigner un métier, il faut le connaître et posséder soi-même cette formation technique qui ne s'acquiert que par un contact étroit avec la pratique du métier.

Avec de tels Chefs, l'orientation professionnelle deviendrait chose possible, car, connaissant le métier et ayant une formation intellectuelle qui les met à

2^o dans les charges sociales imposées aux services routiers substitués aux services ferroviaires supprimés, rien n'est prévu en ce qui concerne les facilités de circulation réclamées à juste titre par les Cheminots privés de leur moyen de transport normal. C'est se moquer du monde ! Voilà, camarades cheminots, ce qu'a laissé faire — entre autres malpropétés — la Fédération dite Nationale à laquelle la majorité d'entre vous accorde une confiance aveugle et qui, seule admise dans les comités officiels, abuse de son monopole en négligeant (c'est le moins qu'on puisse dire) les légitimes intérêts. Nous n'exagérons rien car la Tribune du 14 Mars en est encore à poser la question : les tarifs voyageurs des entreprises routières de remplacement de trains comporteront-ils obligatoirement une réduction de 60/0 en faveur des bénéficiaires ci-après de tarifs réduits sur les Chemins de Fer : abonnés ouvriers et scolaires, mutilés, familles nombreuses, voyageurs de commerce, militaires et marins auxquels il est fait application d'une réduction sur le tarif général en exécution du cahier des charges des Chemins de Fer. Les cheminots seront-ils systématiquement exclus de la sollicitude des Pouvoirs Publics ? Il est bien temps, en effet, d'y songer maintenant que le Décret est pris !

Allons, nous sommes assurés, cette année encore, qu'un large champ sera ouvert à notre activité syndicale ; la Coordination, à elle seule, en formera la grande part et nous ne la négligerons point.

André Paillieux.

Allons, nous sommes assurés, cette année encore, qu'un large champ sera ouvert à notre activité syndicale ; la Coordination, à elle seule, en formera la grande part et nous ne la négligerons point.

André Paillieux.

Il y a là toute une mentalité à changer et cette tâche ne présente pas une difficulté tellement insurmontable que nous ne puissions l'entreprendre. C'est une croisade à mener et nous la mènerons.

Croisade pour l'adoption de méthodes meilleures, pour une sélection réelle et impartiale fondée sur une orientation professionnelle perfectionnée qui assure un rendement optimum, réduise le nombre et la gravité des accidents du travail et permette à chacun de se livrer en confiance au travail qui lui convient. Croisade sur un avenir meilleur. Croisade qui soit une des plus belles pierres que nous apportons pour construire la cité future.

Mais, on nous annonce la réalisation de tout ce programme, grâce à une méthode nouvelle : la psychotechnique, qui selon ses créateurs, doit rénover les procédés de sélection. Nous étudions donc par la suite cette méthode nouvelle.

A. Mucherie.

(1) Voir le « Cheminot de France » du 1^{er} mars.

Défendons nos économes

(Suite de la première page)

D'abord, contrairement à ce que prétendent les Commerçants de mauvaise foi ou insuffisamment éclairés, les Économes de Chemin de Fer ont une activité commerciale réellement indépendante. Ils possèdent des Budgets particuliers, ne bénéficient d'aucun privilège et leurs charges sont toutes celles d'une entreprise commerciale. Le seul avantage dont ils puissent jouir : leur statut de Cheminots, leur exonération de la Caisse des Retraites (12 % au lieu de 5 %), journées de maladie payées, soins médicaux, avancement, crédit à moyen et à long terme, etc., etc.

Ensuite, ces Organismes corporatifs jouissent du rôle important de régulateurs des prix au regard de la Loi de l'offre et de la demande, limitant, par le jeu de la concurrence les exagérations de prix particulièrement élevées. Ils sont une aide précieuse tant aux Cheminots des petites localités aux faibles ressources qu'à ceux des grands centres urbains, climatiques ou balnéaires, pour qui l'indemnité de résidence est un correctif insuffisant.

Enfin, l'Économe de Chemin de Fer, par la structure et son fonctionnement, réalise la formule, selon nous idéale, qui consiste à être en même temps qu'un Groupement d'acheteurs à forme réellement coopérative, dans le respect total de l'égalité économique et fiscale, le bon serviteur des intérêts domestiques de la corporation, d'après ses besoins et ses goûts particuliers. DANS LA CORPORA-TION MEME. Par l'intermédiaire de ses Délégués élus de la Commission Administrative, le Cheminot participe à la gestion surveillée d'un Organisme entièrement au service de ses seuls intérêts.

Il va sans dire que ce régime, si favorable aux Cheminots, est incompatible avec la transformation en Société Coopérative de Consommation qu'on prétend imposer, laquelle nécessiterait des apports de capitaux (d'où aliénation forcée de l'indépendance), entraînerait l'administration par un personnel étranger à la profession (d'où instabilité de gestion préjudiciable à la bonne marche de tout commerce) et, pratiquement, par l'obligation de satisfaire désormais une clientèle extrêmement variée, restreindrait notre liberté d'acheteurs ayant des conditions de vie analogues.

Le plus important de nos Économes et le modèle du genre est celui de la Région Ouest qui, depuis CINQUANTE ANS, apporte à nombre de familles cheminotes une aide précieuse dans la lutte contre la vie toujours trop chère pour des budgets la plupart modestes, en offrant à des prix raisonnables des denrées et des marchandises de qualité éprouvée.

L'accroissement rapide de son chiffre d'affaires, qui a approché de cent cinquante-cinq millions en 1937, prouve à lui seul le crédit dont il jouit parmi les Cheminots de la Région. Les extensions et améliorations poursuivies sans arrêt, dans un esprit commercial résolu, moderne auquel il convient de rendre hommage, laissent déjà prévoir pour 1938 une nouvelle et très sensible augmentation des ventes.

Nous espérons que les études actuellement en cours en vue de l'extension générale des Services de l'Économe à toutes les Régions de la S.N.C.F. aboutiront rapidement. C'est pourquoi nous alertons tous les Cheminots sur des manœuvres qui peuvent les priver d'un tel avantage substantiel.

Nous comprenons fort bien que les commerçants, dont toutes les entreprises tendent uniquement vers le plus grand profit personnel, volent d'un mauvais œil leur échapper ainsi une importante clientèle possible et nous ne nous étonnons nullement de la campagne qu'ils mènent à ce sujet, avec plus ou moins de bonne foi, dans leurs Organes corporatifs.

Ce qui est moins naturel, c'est qu'ils puissent trouver d'aussi ardents alliés parmi les représentants de la Classe Ouvrière.

Dans un hebdomadaire du Travail dont le beau titre professionnel est cent fois compromis par un texte d'indigestes caricatures d'inspiration politique, des militants syndicalistes de la tendance la plus représentative, obéis-

sant visiblement à un mot d'ordre, réclamaient le vote immédiat du projet de loi destiné à faire la route plus large à leurs camarades. Pour eux, la question n'est en effet que la.

Il s'agit (et ?) seulement de reconnaître que les Cheminots ont participé au droit, eux aussi, d'être Coopérateurs pour leur propre compte et que leurs Économies ne peuvent être comparées — nous l'avons démontré — aux créations purement patronales avec lesquelles ils les confondent malhonnêtement.

Nous avons suffisamment témoigné, en toutes occasions, de notre mépris au paternalisme sous toutes ses formes pour n'être pas suspectés de servir, en la circonstance, autre chose que les intérêts réels de nos camarades Cheminots, ceux-ci jugent.

Contentons-nous pour aujourd'hui d'observer qu'il serait difficile de compromettre avec plus d'efficacité, au détriment des Cheminots consommateurs, des intérêts qu'on prétend servir.

CHEMINOTS, à la veille peut-être de l'extension des Services de l'Economie à tout le territoire, nous avons tenu à vous signaler une situation sérieusement menacée. Ne faites pas inconsidérément le jeu des Intérêts RIGORISMEMENT OPPOSÉS AUX VOTRES. Ne laissez passer aucune occasion de faire valoir nos arguments, nous sommes auprès des Parlementaires de vos Régions qui auront à prendre part à la discussion et du vote en séance publique.

De ce côté, la Fédération entend les démarches nécessaires et nous croyons savoir que la S. N. C. F. intervient sur le plan juridique pour le maintien du régime d'exception. Nous ne serons pas trop nombreux pour intéresser les Indifférents à la défense de nos droits menacés et renverser les positions prises par nos ennemis.

Contre les mercantis et leurs alliés déclarés ou non, CHEMINOTS, DÉFENSEZ VOS ÉCONOMIES.

Louis Bouté.

La Vie Syndicale Région Est

Je serais reconnaissant aux Cheminots qui pourraient nous faire parvenir le récit d'événements de la guerre 1914-18, auxquels des Cheminots ont participé en tant que Cheminots dans quelque Région que ce soit.

Il n'est pas exclu de concours littéraires ou d'imagination.

Des faits véridiques, un récit exact, si possible un croquis.

Je remercie à l'avance tous les camarades, même n'appartenant pas à notre Organisation — qui répondront à l'appel.

Écrire à Gaston Burté, 10, rue Ferdinand-Plocon, Paris 18.

Assurance complémentaire

En vue du renouvellement annuel de l'Assurance complémentaire, arrivant à expiration le 31 mars, les adhérents sont priés de verser au Compte-Chèque postal, N° 1484-83, Paris, de M. DORDAIN, 35, RUE D'ALSACE, Paris, le montant de leur cotisation.

AUDUN-LE-ROMAN

Assemblée générale du 24 février

Le Rapport moral a démontré à la nombreuse assistance la progression régulière et constante des effectifs.

Le compte rendu financier nous a révélé un solde créditeur solide.

Une délégation nombreuse s'est inscrite pour le Congrès Est du 3 avril à Paris.

De nombreux insignes sont vendus.

Le Bureau est ainsi composé pour 1938 :

Président : SCHUTENELL.

Secrétaire : MANCIAUX.

Secrétaire Adjoint : COMON.

Treasorier : LEMOINE.

Treasorier Adjoint : MILLET.

Receveurs : DÉPÔT, THOUVENIN, PLASSAIS, GÉRARD, DOLHAIN, TRAINS, ADAM ; GARE : SCHUBENELL, AUBERTIN, HALIN.

Membres du Comité : MAGNIN pour la gare ; PIERRON pour les Retraités.

Mutuelle Gare : Trésorier et receveur, SCHUBENELL.

Receveur Dépôt : MANCIAUX.

Le Bureau demande un recrutement intense à chaque syndicat qui peut et doit faire au moins un adhérent au Syndicat Oublié.

Le Secrétaire : MANCIAUX.

BELFORT

Assemblée générale du 20 février

Le Secrétaire donne lecture du Rapport moral.

Le Trésorier rend compte de la situation financière et le tout est adopté à l'unanimité.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

On se promet de faire encore mieux en 1938 qu'en 1937 et pourtant cette année n'a pas été mauvaise, tant s'en faut.

DEROSE, JOUANET, CHAPUY, ROIT.

En attendant la désignation de délégués techniques, les réclamations, suggestions pourront être remises aux receveurs et membres du comité.

GIVET

Bureau pour 1938

Président : RIDOZ Désiré, Chef de Train, avenue Jules-Larigüe ; GIVET, correspondant Assurance Accident.

Premier Vice-Président : DESORMEAUX Georges.

Deuxième Vice-Président : CARLIER Emile.

Secrétaire : MELIN Honorat.

Secrétaire Adjoint : HARDUIN André, rue du Luxembourg, Givet, correspondant Mutuelle.

Treasorier : DOMELY Jean, correspondant Vieilles Mutuelles, rue du Point-du-Jour Givet.

Treasorier Adjoint : PRECLAIRE Georges, Situation Mensuelle.

Receveurs

Voie : FERRAILLE Gaston.

Dépôt : DESORMEAUX Georges.

Matériel Entretien : GROBOIS René.

Exploitation : PRECLAIRE Georges.

Mouvement : MELIN Honorat.

Huybès : MILLARD Maurice.

Fumay : PAILLARD Henri.

Revin : FERROUGE Auguste.

Deville : DAUGNY René.

Braux : PARTY René.

Joigny : VINKLER Maxime.

Nonville : DUFER Jules.

Assemblée générale du 27 février

Séance ouverte à 10 h., sous la présidence de Marcel DARDENNE, dans une Salle de l'Hôtel de Ville où sont présents des délégués de Joliet, Monthermé et Revin, ainsi que de nombreux syndiqués de tous les services de la localité.

Notre Président D. RIDOZ adresse un mot de bienvenue à l'Assemblée ; il rappelle les récents décès de notre ami Gaston OUYRE et nous donne connaissance d'une lettre de Gaston BURTÉ regrettant de ne pouvoir se trouver parmi nous.

Le Rapport moral présenté par H. MEILLAN nous retracer l'activité du Groupe et celle de la Fédération durant l'année écoulée. Il prévoit pour septembre prochain un Congrès Régional à Givet, où seront convoqués des militants de la Fédération et nous donne connaissance d'une lettre de Gaston BURTÉ regrettant de ne pouvoir se trouver parmi nous.

G. PRECLAIRE nous expose ensuite la situation financière très satisfaisante, et nous donne connaissance de dépenses imposées.

Marcel DARDENNE résume les divers rapports et constate la bonne marche du Groupe.

Le Secrétaire de séance : DOMELY.

MOHON

Réunion régionale du 13 février

Cette importante réunion a eu lieu avec le concours de nos camarades BURTÉ, Président du Syndicat Est, et PAILLIEUX, du Bureau Fédéral.

200 Délégués environ étaient réunis à 8 h. 15, à l'Hôtel de Ville de Mézières, sous la présidence de DARDENNE, Vice-Président Régional.

Après un exposé de bienvenue de celui-ci, BURTÉ développa les revendications actuelles des Cheminots et l'activité déployée par la Fédération en vue de leur obtention.

Pendant les exposés, BURTÉ montra la nécessité de l'Echelle Mobile comme correctif aux variations du Coût de la Vie, pour permettre de maintenir aux travailleurs un pouvoir d'achat constant.

Après un exposé de Mlle CRENDLETT, du Bureau du Syndicat Est, sur les Facilités de circulation, PAILLIEUX parla de la réorganisation des Chemins de fer.

Il rappela les dispositions du projet fédéral sur l'assurance, puis fit une analyse du système actuel dont il montra les insuffisances et les défauts.

Ayant examiné l'importante question de la Coordination des Transports et de celle des Auxiliaires, des Assurances Sociales, l'orateur termina par un appel pressant en faveur de la propagande.

Un ordre du jour résumant les travaux de la journée, faisant confiance au Syndicat Est et à la Fédération des Cheminots, fut adopté à l'unanimité. Le Secrétaire de séance : A. FLEURET.

NOGENT-LE-PERREUX

Ce mois-ci a marqué la vitalité de notre Syndicat. Le 25 février une réunion comprenant tous les Syndicats de la C.F.T.C. a démontré, par les divers orateurs, combien nous nous efforçons de soutenir la Classe ouvrière.

Notre Président BURTE répond aux paroles de BOURDERON et se félicite de la bonne marche du Groupe. Il nous prie de nous unir, nous avons fait aboutir de revendications.

Mlle BRUGLIOLE parle au point de vue féminin et sait se faire comprendre dans ses revendications.

En conclusion de cette bonne réunion, il se vit satisfaction du travail de notre Groupe et espère que l'année 1938 doublera encore les effectifs.

Réunion de mars

La réunion est ouverte à 18 h. 15, sous la présidence de notre ami BOURDERON. Les principales affaires discutées ont été les suivantes :

1° L'option pour le nouveau régime ;

2° Notre représentation au Congrès Est, dont ont déjà donné participation ;

3° Revendications diverses.

Ce troisième cas est très appréciable, car nous désirons que, pour mener à bien nos actions, les adhérents de notre Groupe s'en rendent compte et je suis bien sûr qu'ils auront quelque chose à revendiquer. Mais certains points à éclaircir.

ABBEVILLE

Un groupe de Cheminots est en formation dans notre centre.

Le deuxième vendredi de chaque mois, réunion 25, rue Paul-Bert, à Nogent. Le Secrétaire.

NOISY-LE-SEC

L'Assemblée Générale est ouverte à 17 h. 30, par le Président DRACH.

Après avoir félicité et remercié l'assistance, DRACH donne lecture du compte rendu moral et financier.

Il rappelle les grands devoirs de chacun en face des difficultés et des tentations de l'heure présente et exhorte l'assistance à un effort bien compris et soutenu.

Deux lettres de félicitations sont remises à des camarades méritants.

Le Bureau est renouvelé et, pour donner une impulsion nouvelle à notre mouvement, des jeunes sont appelés à partager les responsabilités.

Sont élus à l'unanimité :

Président d'Honneur : DRACH.

Président par Intérim : DRACH.

Secrétaire : MARCELIN.

Secrétaire Adjoint : PLOUCARD.

Treasorier : DRACH.

Treasorier-Adjoint : BELLEMIN, BERNARD.

Délégué à la propagande : NIKMILDER.

Des applaudissements nourris rendent hommage à la gestion sage et prudente, du Président sortant, et la séance est levée après avoir adopté un vote de confiance à l'adresse des dirigeants de l'œuvre entreprise, l'espoir fondé sur l'aboutissement de nos légitimes revendications.

Le Secrétaire de séance.

SAINT-DIZIER

Fête du 10^e anniversaire

18 février 1928-20 février 1938, a pu dire FEVRE dans son allocution, que de chemin parcouru entre ces deux dates, depuis que cinq Cheminots Chrétiens s'étaient réunis jusqu'à l'inauguration de ces quatre lettres : C.F.T.C. sur un bâtiment municipal. La graine semée par ces cinq camarades a bien poussé dans la terre cheminote de la cité badoise.

Je remercie très cordialement tous les camarades qui, venus souvent de loin, ont contribué très largement au succès de notre journée à laquelle la presse locale a consacré des colonnes aimables.

Quelle vœuille bien trouver ici l'expression de ma sincère gratitude.

Le matin à 8 heures avait lieu une séance d'études sous la présidence de MONTAIS, Vice-Président Fédéral, au cours de laquelle la situation ferroviaire a été exposée par Mlle CRENDLETT et par GURNARD, du Bureau Est.

Des questions intéressantes particulièrement notre Région sont étudiées en vue de l'intérêt général.

Pour les Catholiques, nombreux dans nos rangs, une Messe a été célébrée à 11 heures, au cours de laquelle le Chanoine MUGNIER, de Langres, rappela très opportunément l'origine du syndicalisme chrétien, ses aspirations et son développement.

L'harmonie La Concorde, sous la direction de M. V.

Le matin à 8 heures avait lieu une séance d'études sous la présidence de MONTAIS, Vice-Président Fédéral, au cours de laquelle la situation ferroviaire a été exposée par Mlle CRENDLETT et par GURNARD, du Bureau Est.

Des questions intéressantes particulièrement notre Région sont étudiées en vue de l'intérêt général.

Pour les Catholiques, nombreux dans nos rangs, une Messe a été célébrée à 11 heures, au cours de laquelle le Chanoine MUGNIER, de Langres, rappela très opportunément l'origine du syndicalisme chrétien, ses aspirations et son développement.

L'harmonie La Concorde, sous la direction de M. V.

Le matin à 8 heures avait lieu une séance d'études sous la présidence de MONTAIS, Vice-Président Fédéral, au cours de laquelle la situation ferroviaire a été exposée par Mlle CRENDLETT et par GURNARD, du Bureau Est.

Des questions intéressantes particulièrement notre Région sont étudiées en vue de l'intérêt général.

