FÉDÉRATION

DES

SYNDICATS D'AGENTS DE CADRES ET TECHNICIENS

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX

L'ESPRIT SYNDICAL

ET

L'ORIENTATION

A DONNER A LA

FÉDÉRATION ET AUX SYNDICATS D'AGENTS DE CADRES ET TECHNICIENS

PAR

M. DERACHE

Membre du Conseil d'Administration de la Fédération
des Syndicats d'Agents de Cadres et Techniciens

Rapport présenté au Congrès fédéral tenu le 22 juin 1929, à Paris

---

EN VENTE :

AU SIÈGE DE LA FÉDÉRATION DES CADRES

3, Boulevard Morland, PARIS (IVe)

FÉDÉRATION

DES

SYNDICATS D'AGENTS DE CADRES ET TECHNICIENS

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX

L'ESPRIT SYNDICAL

ET

L'ORIENTATION

A DONNER A LA

FÉDÉRATION ET AUX SYNDICATS D'AGENTS DE CADRES ET TECHNICIENS

PAR

M. DERACHE

Membre du Conseil d'Administration de la Fédération
des Syndicats d'Agents de Cadres et Techniciens

Rapport présenté au Congrès fédéral tenu le 22 juin 1929, à Paris

---

L'Esprit Syndical et l'Orientation

à donner à la

Fédération et aux Syndicats

d'Agents de Cadres et Techniciens

Dans tous ses Congrès annuels, et quels qu'aient été, à l'époque, son degré de croissance et sa puissance numérique, quel qu'ait été le niveau de son influence et de son crédit, quels qu'aient été l'urgence et l'acuité des nécessités de l'heure, la Fédération des Syndicats des Agents de Cadres et Techniciens des chemins de fer, quittant un instant le sol ingrat, mais ferme, où ses militants combattent au jour le jour pour la solution des problèmes d'urgence immédiate, problèmes anciens non résolus ou problèmes nouveaux qui surgissent, la Fédération, disons-nous, n'a jamais manqué de s'élever d'un vol, toujours plus sûr et plus hardi, au-dessus du terrain des revendications proprement dites, pour examiner de haut les liens de celles-ci avec les problèmes ferroviaires d'ensemble et — comme un navire qui, chaque jour, fait « le point » — pour vérifier périodiquement si la méthode suivie et les actions engagées étaient bien en accord avec l'intérêt souverain de la Nation dont, quelle que soit leur importance, les intérêts particuliers, isolés ou collectifs, doivent toujours demeurer les vassaux.

Non satisfaite de porter, dans le problème ferroviaire, un exclusif regard *intérieur*, vers nos intérêts propres, la Fédération a donc voulu aussi promener un second regard, objectif celui-là, vers le côté *extérieur* pour lier sans cesse le particulier au général et tenter de définir le problème total à l'aide de ce double examen, de même qu'il faut deux yeux pour apprécier la distance et le relief des choses.

Au moment où votre Fédération, plus vivante, Messieurs, qu'elle n'a jamais été, s'apprête à fêter l'an prochain son premier « Décadaire », le moment paraît venu d'une part, de jeter un coup d'œil sur les *résultats obtenus* par elle et sur ceux qu'avec ses moyens actuels, elle pourrait encore obtenir ; d'autre part, d'examiner ensemble « l'esprit » qui doit l'animer à *l'intérieur* et vers *l'extérieur* et « *l'orientation* » qu'elle doit décidément adopter.

Nous vous demandons d'écouter avec patience l'exposé que nous avons cru devoir vous présenter sur ce sujet aride, mais que la qualité spéciale de nos groupements d'Agents de Cadres ne nous permet pas de négliger.

RÉSULTATS

Les résultats d'abord : vous les connaissez tous par les exposés faits dans le journal, dans les Congrès, dans les multiples réunions faites à Paris et en tous les points de la France et dans tous les réseaux sans exception. Vous les avez appréciés. Nous pouvons donc passer vite.

Il y a d'abord les résultats *matériels et immédiats* les plus importants : *Salaires*, *Retraites* (l'ombre qui suit le corps).

Pour les *Salaires*, vous avez constaté le relèvement en valeur *absolue* avec *pourcentage uniforme* pour toutes échelles, sans dégressivité, et un relèvement *relatif* absolument spécial aux « Cadres », en vue du redressement de l'erreur commise en 1919, enfin officiellement reconnue. En passant, et ne l'oublions

pas, messieurs, erreur reconnue par un ministre clairvoyant et décidé, par un de ces parlementaires que certains affectent de mépriser en principe et qui, pourtant, a pensé qu'un peu de justice, en l'espèce, était nécessaire et habile.

Pour les *Retraites*, à force d'études minutieuses et réitérées, tenacement présentées, un projet (le projet Charlot) a vu le jour enfin, après maintes vicissitudes, et, s'il ne nous donne pas des satisfactions complètes, représente du moins un progrès sérieux et des avantages tangibles (notamment l'incorporation des gratifications et des primes de gestion dans les éléments du calcul) sur lesquels on ne peut revenir.

Nous passons sous silence les nombreux résultats de détail dans cette revue panoramique.

Mais nous poursuivons, comme on vous l'a dit, certains *résultats à échéance* aussi bien dans les *salaires* (péréquation complète et continue en fonction de l'indice réel du coût de la vie) que pour les *retraites* (reversibilité des deux tiers pour les ayants droit, par exemple.)

Il y a enfin des résultats *en puissance* qui ne se développeront efficacement qu'en fonction précisément de cet « esprit » et de cette « orientation » que nous voudrions arriver à définir et dont nous parlions plus haut.

Nous rappellerons deux choses :

1° Nous nous efforçons, dans l'ordre de nos *préoccupations personnelles*, non seulement d'obtenir une application du *STATUT*, uniforme dans tous les réseaux et libérale au maximum, mais nous nous efforçons aussi, par une critique constante, appuyée sur cette application même, d'amener à envisager la *revision* de ce statut pour en combler ou redresser les nombreuses lacunes ou imperfections ; cet espoir n'est plus un mythe, puisque certains avancent que le Statut pourrait bien avoir été quelque peu bousculé lors des derniers redressements de salaires des Cadres et puisqu'on recherche actuellement quelle est sa réelle valeur juridique ;

2° Dans l'ordre des *préoccupations d'ensemble*, nous avons essayé de définir une *politique d'unification générale* de tous les réseaux français, unification qui préoccupe de plus en plus certains milieux parlementaires et qui entraînerait une « normalisation » graduelle des matériels et des méthodes d'exploitation.

Or, pour agir dans ces deux ordres capitaux de préoccupations, qu'avons-nous à notre disposition ? En somme, deux organismes sont institués officiellement : la délégation au *Conseil Supérieur*, à laquelle nous pouvons rattacher la représentation au *Comité Consultatif des Chemins de fer*, et les *Délégués de Réseaux*. C'est peu, c'est trop peu, mais s'ils sont bien manœuvrés, ces deux organismes pourraient cependant amener d'appréciables résultats. Par le premier, nous approchons des Pouvoirs publics et des Groupements divers intéressés à la bonne marche des Chemins de fer ; par le deuxième, nous approchons des Administrations de Réseaux.

Nous savons fort bien que jusqu'alors, et bien que nos Délégués au *Conseil Supérieur*, notamment, soient intervenus avec habileté et décision, ces instruments d'action n'ont pas donné de résulats décisifs importants, mais nous savons aussi que c'est par l'action même que l'outil se perfectionne et s'adapte, et la rareté même des moyens mis à notre disposition doit nous inciter à les conserver jalousement et à les améliorer sans répit.

C'est de leur maniement que nous attendons ces résultats futurs en puissance, dont nous parlions plus haut. Or, ces résultats de tout ordre, tous visant quelque article du Statut : congés, maladies, facilités de circulation, cotation, avancement, tableau des grades, etc., etc., voire revision générale du Statut, ne peuvent être obtenus que par une *action d'ensemble INTERRÉSEAUX* basée sur un *programme moyen COMMUN* préalablement établi.

Il est évident qu'un tel programme ne peut être élaboré et qu'une telle action ne peut être conduite que par un *organisme syndical fédératif* puissant,

ayant les moyens matériels et le crédit suffisants : cet organisme, messieurs, nous pouvons affirmer sans bluff que vous l'avez désormais : c'est notre *Fédération*.

Il faut aussi que nos délégués dans les organismes précités, *Conseil Supérieur*, *Comité Consultatif*, *Délégation des Réseaux*, soient l'émanation des Syndicats de Cadres avec investiture de la Fédération. C'est fait en ce qui concerne le *Conseil Supérieur* et le *Comité Consultatif*. Ce n'est pas fait partout en ce qui concerne les *délégations de Réseaux :* il faut que cela soit et que soit créé l'organisme interréseaux des *délégués statutaires*.

Voilà pour les résultats acquis ou à échéance ou en puissance.

L'esprit qui nous anime

De même que, dans la forêt profonde et inextricable, l'explorateur s'efforce, le plus souvent qu'il peut, de s'élever sur quelque cime, arbre ou colline, pour percevoir de quel côté devra s'orienter le chemin qu'il construit et cela en fonction de la position du but poursuivi, des obstacles naturels rencontrés, de la force et des moyens de sa troupe ; de même, quittant de temps en temps le minutieux et obligatoire travail de détail, nous devons, nous aussi, chercher notre orientation, définir notre esprit, vis-à-vis de nous-mêmes et vis-à-vis des groupements sociaux au milieu desquels nous sommes appelés à évoluer dans la forêt humaine. Cet examen n'est-il pas particulièrement désirable au moment où, dans tous les réseaux, nous arrivent en masse des recrues nouvelles ? N'est-il pas simplement honnête de leur dire ce que nous pensons et ce que nous espérons de ces Syndicats d'un caractère nouveau ?

Le problème, d'ailleurs, est complexe, et nous n'avons pas ici la prétention de vous en présenter une solution définitive et *ne varietur ;* nous essaierons seulement d'en éclairer les diverses faces le

mieux possible, et nous vous prierons de les examiner attentivement pour nous apporter ici des opinions méditées et non impulsives.

Tout d'abord, ne devons-nous pas mettre hors de cause ce point : qu'en créant nos groupements syndicaux et fédératif, nous avons prétendu, non pas faire œuvre *occasionnelle et transitoire*, mais *durable* comme les chemins de fer eux-mêmes, qui sont loin d'avoir réalisé toutes leurs possibilités et resteront longtemps encore le moyen de transport puissant et sûr par excellence ? N'est-il pas, dès lors, évident que le but que nous poursuivons étant l'amélioration indéfinie de nos situations matérielles et morales, ce résultat ne peut être obtenu que par l'amélioration indéfinie de l'organisation ferroviaire elle-même ?

Eh bien, pour *durer*, travailler utilement et vaincre, dans la mêlée sociale, il est nécessaire de connaître non seulement sa propre force, mais aussi son propre *esprit* et définir quelle sera sa manière d'agir vis-à-vis des autres individualités ou groupements sociaux, que ceux-ci soient d'ailleurs alliés, indifférents ou antagonistes.

Pour préciser, cela nous amène à jeter ce *double regard vers l'intérieur et vers l'extérieur*, subjectif, objectif, dont nous parlions au début du présent exposé : *regard intérieur*, sur notre esprit et nos intentions tant en ce qui concerne nos intérêts que les intérêts généraux ; *regard extérieur : d'une part*, vers les autres groupements sociaux de salariés cheminots ou autres fonctionnaires, de notre nation ou des autres nations, avec lesquelles nous avons établi ou pourrons établir des contacts ; *d'autre part*, vers ceux, *Réseaux*, *Parlement*, *Pouvoirs publics* à tous degrés qui ont en mains, directement ou indirectement, l'organisation ou le contrôle du mécanisme ferroviaire.

Commençons par regarder intérieurement

En ce qui concerne nos intérêts propres, deux constatations s'imposent :

1° Ces intérêts multiples et divers sont *solidaires*, c'est-à-dire qu'on ne peut en altérer un seul, en bien ou en mal, sans que des répercussions se produisent sur d'autres, voire sur tous ; ils ne peuvent être *antagonistes* sous peine d'amener un germe destructeur au sein des groupements ;

2° Ils sont tantôt *généraux* pour toutes les échelles et pour tous les Réseaux, tantôt *spéciaux* soit à certaines échelles, soit à certains Réseaux.

Nous pouvons déduire de ces deux constatations que l'esprit qui s'impose, c'est : *accord entre échelles*, *accord entre Réseaux*. Cela implique immédiatement : d'une part, des syndicats *d'ensemble des Cadres par Réseau*, ils sont créés ; d'autr e part, *une Fédération* les reliant, c'est la nôtre. Tous les autres *groupements de spécialités* ne peuvent être que des groupements d'études préalables destinés à apporter leur point de vue et leurs revendications à leur Syndicat de Cadres chargé de les harmoniser, puis de les transmettre à la Fédération qui mesure les possibilités, juge de l'opportunité, élabore et propose les moyennes réalisables.

De même, les ruisseaux innombrables se fondent à la rivière en y perdant leur nom et le grand fleuve, à son tour, intègre, sous son nom unique, tous ces flots fraternels des rivières convergentes.

Nous sommes arrivés à l'époque où il est nécessaire de ne plus perdre de vue cette discipline obligatoire et où cet esprit doit triompher définitivement dans tous les groupements de spécialités ; trop de temps et d'efforts ont été, en effet, perdus en tentatives de revendications isolées.

Voilà dans quel esprit nous considérons nos *intérêts propres*.

Comment, maintenant, envisagerons-nous les intérêts généraux ?

Nous abordons ici un domaine nouveau, car il est malheureusement probable que bien peu d'entre nous se soient préoccupés, autrement qu'en dilettantes, du fonctionnement de nos organismes nationaux.

Si nous sommes bien convaincus que, de plus en plus, ce sont les *grands intérêts économiques* qui dominent le monde et que les *transports*, notamment, sont un des rouages les plus importants de leur mécanisme général ; si nous sommes bien convaincus que notre propre *sort*, notre propre *vie*, sont étroitement liés à ces intérêts et à ce mécanisme, nous devons faire du syndicalisme, *surtout de celui des Cadres*, non seulement un levier revendicatif, mais un organe destiné à influer sur l'évolution générale, en un mot un instrument *constructif ;* en conséquence, nous devons définir avec quel esprit nous envisagerons cette mission nouvelle.

A notre avis, nous devons ne nous souvenir que de ceci : nous sommes des *Techniciens et des Agents de Cadres*. C'est, techniquement et en meneurs d'hommes seulement, que nous devons envisager le problème : en somme, étant chargés de manœuvrer au mieux un mécanisme humain et matériel, qui, actuellement, se trouve, ou bien, ou mal, ou insuffisamment, ou incomplètement organisé, nous nous donnons pour mission, sans violence, sans brusquerie, sans provoquer aucune perte du rendement actuel, de faire évoluer ce mécanisme humain et matériel vers un état plus élevé, au profit général, national, voire mondial, seul moyen de développer et de garantir notre propre intérêt.

Dès lors, toute autre préoccupation que celle-là doit être laissée au seuil de nos débats. De même que les opinions philosophiques ou confessionnelles, qui n'ont rien à voir dans cette affaire, les opinions politiques doivent lui rester étrangères. Nous vous prions de vous rappeler — nous parlons ici pour les anciens — que, parfois, nos groupements ont souffert de l'intrusion tenace, généralement occulte et inavouée, parfois perfide, de l'esprit de parti. Libre à

chacun d'avoir son opinion politique, mais, pour l'objet « chemins de fer » qui nous occupe, cette opinion ne peut représenter qu'un moyen de permettre une réalisation et non un organe de conception : la conception, ici, relève de la technique. C'est quand les techniciens auront défini comment doit être établi matériellement le mécanisme ferroviaire qu'il sera temps d'examiner quels partis en faciliteront l'exécution.

Donc, de même qu'à l'entrée du stade, les athlètes abandonnent la vêture particulière qui les individualise, pour revêtir l'uniforme distinctif de leur spécialité ; de même, laissons à la porte des syndicats nos opinions personnelles (qui, vous le savez bien, ne sont jamais que de fragiles hypothèses), et attaquons notre grand problème, avec des cerveaux neufs, désencombrés autant que nous le pourrons de préjugés et de parti pris.

Ni conptempteurs, ni courtisans, nous refusons d'être inféodés à aucun parti : nous voulons rester *indépendants* et aider nous-mêmes à forger notre avenir.

Tel est, si ce n'est fait déjà, l'esprit que nous vous proposons d'acquérir. Nous pouvons maintenant, semble-t-il, d'un œil calme et résolu, lancer ce regard *vers l'extérieur* qui doit nous permettre de nous orienter avec moins d'hésitation.

Regard vers l'extérieur

Nous avons dit plus haut qu'EXTÉRIEUREMENT, nous avions à considérer, d'une part, les autres groupements sociaux, d'autre part, les arbitres de l'heure des mécanismes ferroviaires.

1° Examinons ce que devra être notre attitude vis-à-vis des groupements ou organisations diverses, qu'elles concernent on non le personnel ferroviaire.

En fait, *l'élimination de la politique de parti*, d'une part, et d'autre part, le parti pris de défense de *l'intérêt général* pris comme base de notre action, doit suffire, selon nous, à déterminer cette attitude.

Vis-à-vis des autres groupements *ferroviaires*, par exemple, nous avons toujours prétendu, *et c'est vrai*, défendre, en même temps que nos intérêts d'Agents des Cadres, ceux des agents d'exécution, et ce n'est pas notre faute si nos efforts n'ont pas toujours abouti ; nous continuerons à le faire quelles que soient les attaques venant de certains côtés, car nous considérons que *le personnel ferroviaire doit former un ensemble continu de la base au faîte*, ensemble homogène, qui ne peut enfermer aucun antagonisme, aucun esprit de caste, de parti, d'origine ou d'école ; nous prétendons qu'il peut y avoir, dans les échelles inférieures ou moyennes, des valeurs inconnues, des agents de cadres en puissance, qui doivent pouvoir s'élever sans entraves s'ils ont les qualités requises.

Mais, après ce que nous avons dit plus haut, sur l'esprit de parti, nous répétons que nous ne nous laisserons intimider par aucune menace et que, forts de la valeur de nos connaissances acquises, nous ne laisserons s'amoindrir entre nos mains aucun des droits légitimes attachés à nos grades, ce qui ne nous empêchera pas d'ailleurs de dénoncer et combattre les privilèges, s'il y en a.

Nous proclamons bien haut que, sans les Techniciens et les Agents des Cadres, les masses, si puissantes soient-elles, des agents d'exécution pourraient bien détruire, mais jamais édifier. Or, tout peut évoluer et se transformer, sans violence, dans l'union et la paix : nous nous opposerons, en conséquence, à toute action destructrice ou paralysante.

Est-ce assez clair ?

Vis-à-vis des *groupements autres que ferroviaires*, les *fonctionnaires* par exemple, nous aurons une attitude analogue. Pas de politique de parti ; poursuite de l'intérêt général. Nous nous tiendrons au courant de leurs revendications propres et de leurs moyens d'action pour les confronter avec les nôtres et les assimiler au besoin. Par le jeu des comparaisons, des confrontations, des rapprochements, de spécialité

à spécialité, de région à région, de pays à pays, — jeu loyal s'il en fut et que nous avons déjà pratiqué, aussi bien vis-à-vis des groupements français que des groupements étrangers, — nous étayant ainsi les uns les autres, nul doute que nous ne puissions lentement, simultanément, les uns par les autres, nous élever peu à peu. Celà, messieurs, c'est de la *Solidarité* en action dont les maîtres de l'heure ne pourront que saluer la légitimité.

Et si plus tard, à notre exemple, se forment, dans tous les grands organismes de la production ou des transports, des groupements similaires aux nôtres, de *Techniciens et de Cadres*, peut-être pourra-t-on, un jour, confédérer nationalement et... qui sait... internationalement..., tous ces éléments qui constitueront alors les guides et les supports les plus éclairés des Pouvoirs, dans l'Ordre, la Prospérité et la Paix ;

2° Et nous en arrivons enfin au point le plus délicat : *définir notre esprit en ce qui regarde les dits « Pouvoirs »*, qu'ils s'appellent Réseaux, Parlements, Ministères ou X... Nous aborderons le sujet avec toute la prudence qu'il comporte ; nous n'apportons ici que des suggestions que nous vous demandons de méditer librement, nous bornant à rappeler l'état actuel des choses et les conclusions naturelles qu'on paraît pouvoir en tirer.

Qu'il s'agisse de Réseaux d'Etat ou de Réseaux concédés, *nous sommes les agents d'un des plus grands services publics*. Que les Réseaux concédés, comme cela est normal, reviennent régulièrement à l'Etat aux échéances fixées ou que les concessions soient renouvelées, sous n'importe quelle forme, et même que les Réseaux d'Etat actuels soient concédés à leur tour, le système ferroviaire français restera toujours un des plus grands services publics. En raison de son importance même, de sa puissance de pénétration, de diffusion, de liaison, de rattachement, vis-à-vis de toutes les variétés de l'activité humaine, son organisation et son fonctionnement ne peuvent rester indifférents à la Nation et, par suite, à tous les citoyens.

Or, il est une catégorie de citoyens qui, semble-t-il, doit être, à juste titre, plus préoccupée que les autres de l'organisation et du fonctionnement de l'immense organisme : ce sont les *cheminots* eux-mêmes. *Plus particulièrement encore* les cheminots qui dirigent les hommes et qui font obéir les choses, c'est-à-dire les *Agents des Cadres et les Techniciens*, et nous ne réclamons pas ici un privilège : nous revendiquons plutôt une responsabilité.

N'est-il pas singulier, pour ne pas dire paradoxal, qu'appelés à élire les représentants de la Nation chargés d'élaborer les lois qui, notamment, règleront l'organisme ferroviaire, sitôt cette élection opérée, on nous fasse une obligation de garder le silence, même sur les choses que nous connaissons le mieux, même s'il nous paraît criant d'évidence que tout n'est pas pour le mieux dans la meilleure des organisations de transport.

Il ne s'agit pas ici d'apporter des critiques ou des blâmes ou des reproches, encore moins des accusations, si fondées pourraient-elles être. Nous nous refusons à rendre responsables des imperfections, lacunes ou injustices, seulement des « hommes », car, si haut placés et de si grande valeur soient-ils, ce sont seulement des « hommes », avec les appétits et les faiblesses des hommes. Rien ne dit que nous aussi, mis à leur place avec mêmes origines, éducation, principes directeurs imposés dès le jeune âge, ligotés moralement dans les mêmes bandelettes, nous n'eussions pas pensé et agi de même. Le sentiment de la justice, même envers les grands, doit nous imposer un prudent silence.

Nous nous en prendrons donc aux *méthodes* seulement. Et, tout d'abord, deux remarques sont permises.

La première, c'est que les élus au Parlement — nous parlons ici de ceux, nombreux, tout de même, qui prennent au sérieux leur tâche de législateurs — les Parlementaires donc, quels que soient leur intelligence, leur acquit intellectuel, et leur bonne volonté,

ne sont cependant pas omniscients et, notamment, ne peuvent seuls, sans les conseils de spécialistes, élaborer, en matière ferroviaire, des organisations, des lois justes et efficaces.

La seconde remarque, c'est que, précisément, ces conseils ne proviennent jusqu'à présent que des organismes supérieurs, chargés des intérêts des Réseaux, qu'ils ont évidemment le devoir de sauvegarder ; que ces intérêts de Réseaux peuvent être, nous l'espérons du moins, le plus souvent en accord avec l'intérêt général de la Nation, mais que cependant il demeure possible qu'il y ait parfois antagonisme : il est possible que l'entente indispensable entre Réseaux pour réaliser l'harmonie que nécessite l'intérêt national, ne puisse s'établir pour cause de conflits d'intérêts spéciaux, de divergences de vues entre Réseaux eux-mêmes, ou bien par persistance de routine, d'inaptitude au progrès, par crainte du nouveau, ou par indifférence ou par paresse, ou pour toute autre cause.

Où voyez-vous alors, à l'heure actuelle, l'autorité reconnue, le contrôle compétent, autorisé et hardi, chargé d'intervenir opportunément, rapidement, pour réduire les résistances et rectifier la manœuvre ?

Tout cela est-il imagination de notre part ? Non... ces considérations ont été publiquement exposées au Parlement par des députés et des sénateurs qui savaient ce dont ils parlaient et avec documents à l'appui. Relisez à ce sujet les nombreux extraits figurant au rapport sur la *politique ferroviaire* de notre Congrès de juin 1928, et vous verrez que nos préoccupations sont fondées.

Et nous disons alors que les *Syndicats d'Agents de Cadres et Techniciens*, s'ils comprennent et acceptent cette haute mission, pourraient très bien être reconnus aptes, — être « habilités » comme on dit en jurisprudence, — à ce rôle de conseil, voire de contrôle.

Ils n'ont pas, *eux*, en effet, ils ne peuvent avoir d'autre souci d'intérêt que celui d'augmenter le

produit de leur travail en augmentant le rendement du mécanisme dont ils font partie ; ils se trouvent donc être, en même temps que les représentants naturels de la nation pour l'espèce, les *conseillers compétents* et tout indiqués des législateurs, parce qu'ils sont libres de tout autre lien que celui qui les attache à l'intérêt national. En somme cela revient à examiner si les Syndicats et notamment ceux d'Agents de Cadres et Techniciens ne doivent pas désormais être considérés par les Parlements et les Pouvoirs, *comme des collaborateurs tout désignés* notamment dans les Grands Services Publics.

Et que l'on ne crie pas une fois de plus à l'utopie : On a cru utopique aussi la fondation des Syndicats dans lesquels se coudoieraient, cordialement, sans familiarité déplacée et sans dédain distant, les agents d'échelles les plus diverses et nous nous souvenons encore, — avec le sourire, — des ironies et des sarcasmes du début. Ces Syndicats sont créés, cependant, bien vivants, bien prospères, en plein accroissement, et votre présence ici, Messieurs, en administre à tous la preuve éclatante. D'ailleurs des esprits distingués, journalistes sérieux, hauts fonctionnaires, parlementaires en vue, ministres même, envisagent de plus en plus d'appuyer désormais ce Parlementarisme tant combattu, tant décrié, et hélas ! il faut l'avouer, — souvent incohérent, inopportun, impuissant, — mais qui permet tout de même la libre discussion, de l'appuyer, disons-nous, pour les parties techniques des grandes industries maîtresses et des grands services publics, sur les syndicats professionnels où s'allient et se combinent le travail, l'intelligence et le savoir.

Soutiendra-t-on que la maîtrise de l'or implique l'omniscience et l'infaillibilité ; qu'elle est le « signe » nécessaire qui caractérise l'élite et qu'elle légitime une royauté quasi exclusive sur les intérêts du Monde ? Nous prétendons que l'or n'est, en définitive, que le signe représentatif de richesses accumulées par le travail et la science ; il doit rester un

collaborateur ou un serviteur ; il ne doit pas être un maître.

L'esprit qui nous anime envers les dirigeants et les pouvoirs s'oriente donc dans le sens d'une collaboration effective dans toutes les branches de l'activité ferroviaire.

Mais comment s'effectuerait cette collaboration ? Il est encore malheureusement trop vrai que l'évolution des idées n'est pas encore assez accentuée pour qu'on puisse espérer voir sous peu les Syndicats comme les nôtres officiellement reconnus et appelés à une collaboration effective. Si certains dirigeants, préoccupés des problèmes sociaux, montrent un incontestable libéralisme et savent promener sur l'avenir une vision large et haute, d'autres considèrent certaines idées nouvelles comme subversives ou imprudentes et s'efforcent, au nom d'une orthodoxie périmée, à freiner le plus possible un mouvement qui apparaît de plus en plus comme une conséquence inéluctable de l'évolution humaine,

Et cependant, ceux-là même, qui essaient de limiter cette évolution, se croient obligés, sans l'avouer toujours, de lui faire certaines concessions, peut-être pour pouvoir réclamer, au moment opportun, le bénéfice du geste.

Ils envisagent et provoquent une collaboration fragmentaire, sporadique, occasionnelle... individuelle surtout et surtout hiérarchique, n'apercevant pas ou feignant de ne pas apercevoir ce qu'un tel procédé a forcément d'inopérant. Imaginez-vous un agent ayant une idée nouvelle ou une critique à présenter. Voyez-vous la timide idée ou la prudente critique voleter péniblement de grade en grade vers les sommets ? Pour que cette idée, si elle est vraiment féconde ; cette critique, si elle est vraiment fondée, s'épanouisse à la lumière, ne faudra-t-il pas que toute la hiérarchie superposée au promoteur soit composée de gens de rare vertu, prêts à saluer le mérite d'où qu'il vienne au bénéfice du Bien Public ? De telles abnégations sont-elles probables ? Manque de confiance, dira-t-on ? Nullement : mais, sans reproche,

connaissance suffisante de ce que devient notre mentalité, à nous, pauvres hommes, quand nos intérêts personnels sont en jeu.

Non !... Ce n'est pas par *proposition individuelle* qu'on obtiendra, par exemple, un effort sérieux pour réaliser la *normalisation du matériel fixe et mobile des Réseaux*, tel que le préconisait le « mémoire introductif » publié dans le numéro de mars 1927 du *Journal des Cadres*.

Ce n'est pas sur proposition individuelle qu'on obtiendra la création de *Laboratoires interréseaux*, d'essais, de recherches et de perfectionnements sous l'égide des Pouvoirs publics, l'établissement d'un *supercontrôle de l'Entretien*, vraiment efficace, destiné à sauvegarder et faire durer le plus possible cet immense patrimoine qui, ne l'oublions jamais, doit devenir, dans une vingtaine d'années, *patrimoine national*.

Ce n'est pas par proposition individuelle qu'on pourra protester contre certaine atonie vis-à-vis de *concurrences inacceptables* et au rebours du bon sens, comme celles de services automobiles, luttant victorieusement contre les chemins de fer sur même parcours, quand on sait que la traction sur rails doit théoriquement et pratiquement demeurer bien meilleur marché que celle sur route, quand on sait que les autos sont loin de payer la part qui leur reviendrait dans l'entretien des dites routes, quand on sait que nous n'avons en France presque pas de combustible liquide et qu'il faut le payer cher à l'étranger.

Ce n'est pas par intervention individuelle qu'on pourra dénoncer ce qu'il y a de dangereux à laisser croire au public que les transports ferroviaires reviennent encore plus cher que les très onéreux transports automobiles, juste au moment où la vie devient de plus en plus coûteuse et où l'on prétend que les transports sont une cause sensible de cette aggravation. Sont-ce des initiatives individuelles qui pourront efficacement dénoncer cette carence de

l'esprit *collectif*, convergent, national, carence qui va devenir, si on ne la dénonce à temps, la *grande tare française ?* Quelle voix s'élevera pour dire, en ce qui concerne les transports notamment : « chaque mode de transport a son domaine, le chemin de fer, l'automobile, le chaland sur canal, ou le navire sur mer, l'avion dans l'air. Il est des concurrences fécondes, il est des concurrences absurdes ; si ces dernières sont triomphantes, c'est qu'il y a quelque part une impuissance, une indifférence, une complicité. » Et n'y a-t-il pas parmi ces concurrences absurdes dont nous parlons, outre celles subies, celles provoquées ?

Que deviennent les grands programmes relatifs aux transports ? Quel est le programme général *français* d'électrification ? Y en a-t-il un seulement ? Et sont-ce encore les initiatives privées qui en régleront l'amplitude, les modalités, l'opportunité ? N'y a-t-il pas justement, dans l'électrification généralisée, le moyen de renouveler, d'amplifier, d'assouplir d'une façon formidable l'exploitation des voies ferrées ? Voyez la Hollande, pays plat, sans chutes d'eau importantes, qui électrifie ses lignes principales : Amsterdam, Haarlem, La Haye, Rotterdam, non pas pour économiser du charbon, mais parce que la traction à vapeur devenait insuffisante pour le trafic.

N'y a-t-il pas là un moyen souverain pour rétablir la suprématie de la voie ferrée sur la route de même parcours, au lieu de s'efforcer de lutter contre d'autres moyens de transport par eau, qui seraient nécessaires à l'Economie Nationale ? Que deviennent, en effet, les grands projets de Paris Port de Mer, du Canal des Deux Mers, du Rhône navigable, etc...? Projets merveilleux, dont nous aurons « entendu parler » toute notre vie...

Sont-ce des propositions individuelles qui évoqueront ces grands problèmes et demanderont que l'on se préoccupe enfin sérieusement d'établir une *organisation technique vraiment nationale des Chemins*

de fer français et même de tous les Transports français, envisagés dans leur ensemble et méthodiquement harmonisés pour le bien général, fallut-il pour cela créer enfin un véritable *Ministère des Transports ?*

A cette tâche immense, les bonnes volontés ne manqueront pas, mais combien d'intérêts particuliers isolés ou groupés ne faudra-t-il pas broyer au préalable ? Encore une fois, ce ne sont pas de pauvres chants individuels, non accordés parfois, atténués par les transmissions multiples, déformés, étouffés, qui pourront attirer l'attention sur ces questions vitales.

C'est un puissant orphéon, un orchestre souverain qu'il faut pour se faire entendre ; c'est la voix des *Grands Syndicats nouveaux des Techniciens et des Cadres*, fonctionnant *libres et indépendants*, qui doit, au sein de grandes *commissions tri-partites*, poser les questions dans toute leur généralité et non apporter occasionnellement des poussières de réformes. Et cela ne ressemble en rien à l'ancien corporatisme étroit ; c'est l'intégration du travail et de la pensée dans la politique économique générale et dans toute l'organisation de la vie.

C'est sous cette forme que nous comprenons, que nous revendiquons la *collaboration*. Et, en attendant que les *Pouvoirs* l'acceptent et l'ordonnent, eux, qui, jusqu'à nouvel ordre, sont les vrais maîtres ou devraient l'être, nous nous devons, dès maintenant, de prendre contact avec les parlementaires pour rappeler qu'il est de leur devoir et de leur intérêt d'agir désormais dans ce sens. Dira-t-on que nous outrepassons nos droits et qu'en somme, nous nous mêlons de ce qui ne nous regarde pas ?

Nous répondrons : vous nous accordez, et nous vous en remercions, des primes de gestion ; nous voulons qu'elles augmentent.

Vous avez, un jour, pour expliquer votre lenteur à relever nos salaires en fonction de l'indice de cherté de vie, agité devant nous le spectre *déficit ;* nous cherchons avec vous à remplacer le déficit par un bénéfice ; c'est notre devoir.

Au surplus, nous sommes citoyens français. Rien de ce qui concerne la prospérité d'un des plus grands services publics français ne doit nous demeurer étranger.

Messieurs, nous terminons en nous excusant de la longueur de cet exposé, dicté par une conviction profonde et par l'invincible espoir qu'il fera vibrer en vous les fibres trop négligées peut-être, mais non atrophiées, nous l'espérons, de l'enthousiasme pour ce qu'on appelait jadis « *le Bien Public.* »

Rappel des *résultats* obtenus ou en puissance, depuis neuf ans ; coup d'œil *intérieur* sur nous mêmes et sur l'esprit qui doit nous animer pour nos propres intérêts ou pour les intérêts généraux ; coup d'œil *extérieur* sur les autres, — d'un côté vers nos collègues cheminots qui, ne l'oublions pas, peinent comme nous pour l'œuvre commune, — d'un autre côté sur les dirigeants de tout ordre : nous croyons avoir fait le « point » et nous être efforcés, dans la mesure de nos facultés, d'orienter les esprits.

A vous d'y rêver et de conclure. Nous ne demandons aucune insertion à l'ordre du jour.

Un dernier mot : nous ne sommes pas seulement solidaires « nationalement ». Il n'est pas un seul d'entre vous qui, depuis longtemps, n'ait senti la solidarité de plus en plus évidente et irrésistible qui s'établit, par-dessus les frontières, entre tous ceux qui pensent et travaillent dans le monde, et cela en raison de leurs intérêts matériels, c'est certain, mais aussi avec cet espoir obscur d'éviter s'il se peut à jamais, le retour du hideux cataclysme qui nous bouleversa naguère. Encore une utopie peut-être, dira-t-on, mais qui devra (comme les autres) devenir réalité, si nous nous refusons à désespérer définitivement des hommes.

Vous savez, Messieurs, que, dans ce sens, vos militants n'ont pas hésité à contracter toutes les

alliances opportunes possibles, avec les collègues d'autres pays que nous sommes heureux et fiers de saluer ici.

Nous l'avons fait pour nos intérêts, c'est encore évident, et dans le but, avoué et proclamé, de profiter de toutes les comparaisons favorables et de tous les exemples. Mais, dans le fond de l'âme, nous avions un autre espoir : celui de montrer à nos collègues étrangers un coin de la France vraie, de la France qui travaille et *qui veut la Paix ;* d'une France sans peur, c'est vrai, mais sans jactance, qui a su dignement souffrir, qui sait sourire, qui sait rêver.

Et quand ils retourneront dans leur Patrie, à eux, Patrie aussi belle pour eux, aussi chérie par eux que la nôtre est belle pour nous, est chérie par nous, nous espérons qu'ils rendront compte de notre véritable esprit et de la loyauté de notre effort.

Et nous demeurons convaincus que cet esprit, que cet effort, non seulement contribuent à nos intérêts immédiats, mais sont déjà et pourront de plus en plus devenir par la suite, s'ils se généralisent, des facteurs non négligeables de la prospérité de notre pays et *de la paix du monde.*

DERACHE

Syndicat des Cadres du Nord

Membre du Conseil d'Administration
de la Fédération des Cadres

Limoges. — Imp. A. BONTEMPS