LE GRAND PARIS

URBANISME DE SPÉCULATION

La "Voie triomphale" d'Henri Sellier

La réalisation de la route directe Paris-Saint-Germain rapportera gros aux marchands de terrain et coûtera 350 millions aux départements

Le projet d'une large voie — dite voie triomphale — reliant la sortie ouest de Paris à la forêt de Saint-Germain a fait couler beaucoup d'encre depuis 1928.

Trois années d'études avaient été prévues lorsque fut adopté par le Conseil général le projet de cette artère. A la veille de nouvelles décisions administratives, susceptibles de faciliter la réalisation de ce plan, que rien ne rendait opportun, il est nécessaire d'en rappeler les grandes lignes et d'en souligner tout le ridicule, le scandale.

Les grandes lignes du projet

En quoi consistait ce projet, dont le social-bourgeois Henri Sellier et quelques

Henri SELLIER

le préfet in partibus, qui livre de plus en plus le département aux puissances capitalistes et dont la « Voie Triomphale », qui doit enrichir les marchands de terrains, est la « grande pensée »

maquignons du Grand Paris des capitalistes furent les artisans au zèle intempestif ?

Suivant le premier projet de délibération approuvé par l'assemblée départementale était déclaré d'utilité publique l'établissement d'une route ayant une largeur de 75 mètres et prolongeant en ligne droite la route qui au delà du pont de Neuilly va jusqu'au rond-point de la Défense (à Courbevoie).

Cette artère devait s'avancer en ligne droite jusqu'à la forêt de Saint-Germain, à la limite séparative des communes de Montesson et de Mesnil-le-Roi (S.-et-O.).

A dater de la promulgation du projet de loi relatif à ce projet (événement encore attendu), l'édification d'immeubles de toute nature devait être interdit sur le tracé de la voie prévue.

Pour réaliser ce programme, un syndicat interdépartemental fut créé. Il devait avoir pour rôle de procéder à toutes les acquisitions amiables ou expropriations sur l'itinéraire projeté et susceptibles de faciliter l'ouverture de la fameuse « Voie triomphale ».

Il devait en outre procéder à l'étude de l'établissement de l'équipement et de l'exploitation d'une voie ferrée d'intérêt local suivant le même tracé que ladite route, pour être raccordé au réseau souterrain de Paris.

La régie suivant les socialistes

Il faut préciser ici que si les départements intéressés avaient — en vertu du projet Henri Sellier — le devoir, l'obligation de procéder à la mise au point des opérations relatives à ladite « Voie Triomphale », celles-ci devaient être en réalité effectuées par une Société concessionnaire et au bénéfice de ladite Société.

Le socialiste H. Sellier, ne faisait en l'occurrence que suivre les leçons de Fiancette, qui fut le grand maître de l'opération réalisée par les Mariage et Cie, sur les terrains du parc de Sceaux ! et nos social-bourgeois, une fois de plus, nous donnaient la mesure de leur attachement aux principes des régies.

Pour qu'on ne nous accuse pas d'imagination trop facile, nous publions les extraits essentiels du projet H. Sellier :

« Les opérations prévues par la présente loi seront assurées pour le compte du syndicat interdépartemental par une société unique, créée dans un délai d'un an à dater de la promulgation de la présente loi.

Cette société aura pour objet exclusif la réalisation des opérations prévues par la présente loi.

« Les capitaux nécessaires à la réalisation par la société des opérations définies par la présente loi, seront constitués au moyen d'actions et d'obligations souscrites tant par des particuliers que par les départements de la Seine et de Seine-et-Oise. Le montant nominal des obligations émises ne pourra en aucun cas, dépasser dix fois le montant du capital actions.

« Le montant des actions souscrites par les départements de la Seine et de Seine-et-Oise ne pourra dépasser 40 % du montant total du capital-actions. »

40 % seront souscrits par les départements. La société concessionnaire sera donc souveraine, financièrement ! Elle pourra, à sa guise, procéder à cette prodigieuse opération foncière et en tirer les bénéfices les plus scandaleux !

350 millions de déficit

Si nous chiffrons ce projet, nous arrivons à l'invraisemblable bilan ci-dessous:

La création de la route doit coûter aux départements 140 millions ; l'ouverture de la ligne ferrée parallèle à la dite artère est évaluée à 105 millions : enfin l'équipement de ce réseau local est estimé à 100 millions — soit une charge de 435 millions.

Et on prévoit pour recettes — par le bénéfice de problématiques plus values sur 2.500 hectares revendus après la percée de la Voie Triomphale — un maximum de 100 millions, dont il faudra réduire ce que conservera la société concessionnaire — qui, elle, gagnera à tous les coups !...

Soit pour les départements de la Seine et Seine-et-Oise un déficit de près de 350 millions !

Où en est aujourd'hui l' « affaire », alors que 1931 devait marquer les premières étapes vers la réalisation ?

A vrai dire, la procédure est en « panne ». Un plan d'aménagement devait être publié six mois après la délibération de 1928. Mais si celui-ci a été dressé par les services techniques, il n'a pas eu, jusqu'à ce jour, grande publicité, tant la combine des Henri Sellier et Cie a rencontré d'opposition justifiée, de vives critiques et a provoqué des spéculations locales qui ont mis en danger le projet lui-même.

Aussitôt que furent connus l'itinéraire, le tracé de l'artère Paris-Saint-Germain, de multiples propriétaires, marchands de terrain supputèrent les plus values qu'ils retireraient de ces travaux et la montée des prix fonciers fut autrement rapide que la procédure nécessitée par la réalisation des projets du conseil général !

La spéculation eut tôt fait de triompher et de mettre en péril — pour l'avenir — l'action des tribunaux d'expropriation.

Il suffit de se pencher sur un plan de la région parisienne pour considérer aussitôt combien la réalisation d'un tel projet — patriotiquement étiqueté « Voie Triomphale » est peu urgente. Deux grandes routes, ainsi qu'une voie ferrée, relient Paris et Saint-Germain et desservent cette banlieue ouest relativement bien aérée et dont la population attend tant d'autres choses que cette vaste opération foncière.

Trois cent cinquante millions sacrifiés dans ce projet abracadabrant ! Alors que tant et tant de secteurs du « grand Paris » — éminemment prolétariens par leur population — attendent encore les élémentaires travaux de voirie, des écoles, des hôpitaux, des lignes de transport.

N'est-il pas un défi aux travailleurs réfugiés dans ces banlieues déshéritées ?

— R. ROUSSET.

LE RETOUR DU MAL-LOTI

C'est ainsi, par les soirs pluvieux, qu'il regagne son gite, portant le gosse, le filet à provisions et les godasses qu'il a quittées pour enfiler ses sabots, afin de traverser les chemins-cloaques

TRAVAIL DANS LES MASSES

La diversité des sujets traités dans cette rubrique — aux limites malheureusement trop étroites — témoigne de l'étendue immense et de la complexité des problèmes du Grand Paris, c'est-à-dire de l'extension réelle de la Ville par delà les frontières de Seine-et-Oise.

Questions de transport, d'enseignement, d'hygiène, d'hospitalisation, de sécurité, de viabilité, d'administration et de direction municipale et départementale, toutes, elles touchent à l'intérêt direct, immédiat du travailleur.

C'est la réalité de la vie quotidienne de l'ouvrier, de l'employé, du petit commerçant que chacune de ces questions évoque avec précision.

Et, sur ce terrain comme pour la défense du salaire, l'action collective des travailleurs peut seule donner des résultats.

On l'a compris dans les rangs ouvriers. Mais avec quelle timidité !

Les organisations d'usagers, de zoniers, de mal-lotis, les Comités d'intérêts généraux sont trop faibles, trop peu nombreux, et souvent même ont été habilement accaparées par des ennemis de classe du prolétariat.

Que sont-elles, en tout cas, si l'on pense que les intérêts en cause touchent une masse de cinq ou six millions d'êtres humains ?

C'est cette masse qu'il faut remuer et entraîner à une action de lutte contre la minorité capitaliste, qui a fait à l'Hôtel de Ville de Paris et de tant de mairies de banlieue des cavernes de voleurs où les droits élémentaires des travailleurs du Grand Paris sont foulés aux pieds.

Tâche énorme ! Mais dont l'accomplissement, même s'il n'était réalisé qu'au tiers ou au quart nous rapprocherait singulièrement du but révolutionnaire vers lequel nous marchons.

Il s'agit d'un formidable travail de masse et, seules, des organisations larges, populaires, groupant par milliers les travailleurs peut permettre de l'effectuer.

Les syndicats d'usagers des transports, des Compagnies des eaux, du gaz, de l'électricité, les Associations de zoniers et de mal-lotis, celle des locataires, les Comités d'intérêts municipaux et généraux autant de forces à créer, à développer partout, à animer partout de l'esprit révolutionnaire.

Nous commençons. L'intérêt grandissant que suscite cette rubrique parmi nos lecteurs est un bon indice.

Mais il ne s'agit pas pour nous de publier, dans un étroit intérêt journalistique, des listes de réclamations ou un « Carnet du banlieusard » comme l'Intran ; mais de développer, sur un terrain particulièrement vaste une action qui doit susciter de grands mouvements de masse dans le prolétariat.

Daniel RENOULT.

QUESTIONS A LA S.T.C.R.P.

Pourquoi l'autobus 34-103, remplaçant le tramway 103 entre Austerlitz et la République, ne prendrait-il pas également les voyageurs venus par le tramway 105 ? Pourquoi, de même, les voyageurs venus de République ne pourraient-ils pas prendre indifféremment le 103 ou le 105 ?

Ce serait d'autant plus facile, qu'Austerlitz est une fin de section commune au 105 et au 103.

Est-il exagéré également de demander que le dernier tramway partant d'Austerlitz à minuit 45 soit au moins une grande voiture et que les samedis et dimanches il soit doublé d'une baladeuse ?

LA GRANDE "PAGAIE" DES TRAINS DE BANLIEUE

Trains de banlieue !...

On pourrait en écrire la triste chanson. Et sans doute ne parviendrait-on pas à traduire toute la saleté, l'inconfort, l'insécurité de certaines « caisses sur roues » qui circulent encore dans la région parisienne.

Trop d'accidents ont tragiquement souligné l'incurie criminelle des compagnies exploitantes pour que nous ayons à insister sur l'état du matériel qui roule dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris..

Les travailleurs qui — du fait de la crise du logement — ont dû chercher un refuge en banlieue ne connaissent que trop les wagons infects — dont certains sont encore à impériales — qui vont et viennent sur les réseaux du Nord et Est, à Montparnasse, sur la ligne de Vincennes, ou les voitures préhistoriques encore en service sur le P. L. M., sur les lignes de Sceaux, Palaiseau, etc... Le tout agrémenté de la fumée empoisonnée que dispersent au vent les machines poussives de ces convois lamentables.

La farce du déficit

Lorsque les prétentions des usagers se sont accentuées, les magnats des réseaux ont toujours trouvé à leurs ordres une presse toute prête à établir que si les trains de banlieue demeuraient les « enfants pauvres » des compagnies, cela était dû au fait qu'ils étaient déficitaires et pesaient lourdement sur les comptes d'exploitation...

C'est là une affirmation ridicule !...

Il est inadmissible que des rames circulant plusieurs fois par jour (certaines assurent quotidiennement vingt-sept et vingt-huit voyages), sur un trajet souvent court, surchargées de voyageurs pendant au moins six à sept heures, soient une charge pour la compagnie !... Le déficit, ce sont les trains à grande distance, et particulièrement les rapides de luxe ou demi-luxe, qui le creusent chaque année !...

Il faut compter encore avec l'exploitation, l'entretien, le personnel !... pleurent aussi les malheureuses compagnies.

A cela, on peut répondre que le pourcentage du personnel par rapport au trafic, au nombre des voyageurs, est dans la région parisienne inférieur à celui de la province. Enfin, nous pouvons affirmer que les charges de la voie sont réduites au minimum : on chercherait vainement — hors la ligne de Palaiseau-Gallardon — les lignes ouvertes dans la Seine et les départements limitrophes, au cours des dernières années. L'amortissement de l'établissement des voies est assuré depuis longtemps.

D'autre part, les réseaux sont organisés pour l'intérêt particulier de chaque compagnie, sans considération des besoins des voyageurs.

Penchez-vous un instant sur la carte du grand Paris.

Vous en aurez aussitôt la preuve : dans un désordre paradoxal, quelques traits noirs rayonnent autour de Paris : *surabondants dans un secteur, ils sont totalement absents dans un autre, alors même que celui-ci est totalement urbanisé...*

Si vous vous trouvez en un point quelconque de la banlieue, tentez cette expérience de relier directement le dit lieu à un autre secteur de la région parisienne... *Vous n'y parviendrez pas*, car chacun des réseaux exploitants a « travaillé » une fraction de la banlieue comme sa propre *chasse gardée*, sans se soucier jamais de coordonner ses projets, avec ceux du réseau voisin.

Pas de correspondances entre les compagnies ! Le « banlieusard » qui sait que non loin de sa ligne et *souvent parallèlement à celle-ci*, passe un train *d'une autre compagnie* qui l'amènerait certes plus directement sur son lieu de travail, ne peut l'utiliser *à cause de l'absence de lignes de raccordement*.

Le prolétaire qui réside à Saint-Denis et doit chaque jour se rendre vers Courbevoie-Nanterre, n'a aucune ligne directe à sa disposition, pas plus que celui qui doit quotidiennement parcourir vice-versa le trajet Montreuil-Alfortville ou Choisy-Sceaux, etc.

Le bilan de cette exploitation ? Les usagers de la banlieue en supportent toutes les conséquences.

LES USAGERS PAIERONT

MARIAGE. — Pour combler le déficit, monsieur le Préfet, je fais remplacer toutes les voitures en circulation par des voitures neuves... et j'augmente les tarifs !...

Quand tu as lu ton « Huma », lis aussi les pages d'annonces

LE CONSEIL JURIDIQUE DE "L'HUMANITE"

L'assurance-décès

Le 20 juin dernier, nous donnions déjà à cette place des détails sur l'assurance-décès.

Voici quelques détails complémentaires, d'après la circulaire ministérielle du 30 juin 1931, parue à l'*Officiel* du 8 juillet 1931.

Ayants-droit. — Les ayants-droit de l'assuré pour l'assurance-décès sont exclusivement le conjoint survivant, à défaut ses descendants, à défaut ses ascendants qui étaient à la charge de l'assuré, c'est-à-dire ceux qui, habitant ou non avec l'assuré, recevaient de lui tout ou partie des ressources nécessaires à leur existence. (Art. 70, décret du 25 juillet 1930.)

Conditions d'obtention. — Les assurés, décédés après le 30 juin 1931, ont ouvert droit aux prestations de l'assurance-décès, à la double condition :

1. Qu'ils aient été immatriculés dans l'assurance obligatoire depuis un an au moins, à la date de leur décès ;

2. Qu'ils justifiaient, soit de 50 cotisations durant les trois mois antérieurs, soit de 240 durant les douze mois antérieurs à la constatation médicale de la maladie ayant entraîné la mort, ou au jour de la mort subite.

Pièces à produire par les ayants-droit. — Les ayants-droit devront produire :

1. La carte d'immatriculation de l'assuré décédé ;

2. Un extrait de l'acte de décès ;

3. Les justifications prévues pour l'attribution des prestations de l'assurance-maladie, en ce qui concerne le versement des cotisations (cartes à jour ou attestation patronale) ;

4. Les pièces d'état civil établissant la qualité de conjoint, de descendant ou d'ascendant, ou un certificat de propriété ;

5. S'il s'agit d'ascendants, une attestation du maire établissant qu'ils recevaient de l'assuré décédé tout ou partie des ressources nécessaires à leur existence.

Calcul du capital décès. — En principe, le capital décès est le 1/5 du salaire annuel moyen de l'assuré décédé, déterminé d'après le salaire annuel moyen de base résultant des cotisations obligatoires payées chaque année.

Ce calcul ne sera pas inférieur à 1.000 francs, lorsqu'il s'agit d'un assuré qui, depuis son immatriculation, a régulièrement effectué des versements annuels. Toutefois le capital ne pourra dépasser les 2/3 du salaire réel du décédé.

Majorations pour charges de famille. — Conformément à l'article 20, paragraphe 3 de la loi, les caisses d'assurances devront majorer ce capital au décès d'une somme égale à 100 francs par enfant à charge laissé par l'assuré décédé.

Cette allocation, attribuée par la caisse générale de garantie, n'est due que pour les enfants de plus de six semaines et de moins de 16 ans, non salariés, qu'ils soient légitimes, naturels, reconnus, recueillis, adoptifs ou pupilles de la nation, dont l'asuré était tuteur et qui étaient à sa charge.

Courrier du conseil juridique

A. S. 2, P. L. — La loi ne joue pas vu qu'elle est remaniée et que la rente légalement aurait dû être supprimée.

Mais là il s'agit d'une rente faite par une caisse spéciale autonome. Pour ce cas spécial il faut donc en voir les statuts au siège.

Henry, Cannes. — Faire demande directe au Comité central des chômeurs, 33, rue Grange-aux-Belles, 10e.

Benoist, Oise. — Le demi-salaire de base de la 3e catégorie est de 9 fr.

Pour la justification et votre réclamation des frais médicaux s'adresser à la Commission cantonale ou juge de paix.

Matence. — S'adresser directement Syndicat des Hospitaliers, 8, avenue Mathurin-Moreau, Paris-19e.

Delaplace. — Appeler la caisse à la Commission cantonale ou juge de paix.

Chazanis. — Voir réponse ci-dessus.

A mon avis, l'assurance peut ne pas jouer car vous n'aviez pas 60 cotisations dans les 3 mois pendant la maladie. De plus, l'assurance-chômage n'a commencé à jouer que le 1er juillet 1931 pour ceux ayant une année ininterrompue.

D. 33. — Merci pour versement fait au journal. Il vaut mieux faire déclaration, en indiquant bien tous les frais que vous avez eus. En cas de non réponse, on vous imposerait d'office sur le maximum. Ensuite, réclamer n'est pas facile.

Houdard. — Merci pour versement fait au journal. En théorie, légalement vous devez si ces salaires ont bien été gagnés.

Mais pratiquement allez trouver le contrôleur pour expliquer la situation, puis ne bougez plus.

Beckerich. — Attaquez pour réclamer la paie due. C'est aux ouvriers d'exiger une paie régulière et à des périodes assez courtes. Demandez des dommages, mais c'est le juge qui appréciera. Merci pour le versement.

E. D., Villejuif. — Réclamez de suite un délai au Conseil des prudhommes. Voyez Couergou à la Grange-aux-Belles.

G. C., Allier. — Communiquons à notre avocat.

140, Le Havre. — Oui, vous pouvez exiger. Voir Office départemental et juge de paix.

N. B., Villeneuve. — Voir « Huma » des 12 et 19 septembre. Voir Union locale à la Maison du peuple.

E. H., Trouville. — Transmettons Fédération du bâtiment à la Grange qui répondra directement.

F. T. O. F.

Aujourd'hui 3 octobre

48, *rue Duhesme, Paris* (18e)

à 20 heures 30

FÊTE DE NUIT

de la

PHALANGE DU XVIIIe

A MINUIT

GRAND BAL

avec le concours du

JAZZ de la BUTTE ROUGE

Entrée : spectacle et bal, 5 francs

U.R.S.S.EN CONSTRUCTION

Grand recueil mensuel de documentation photographique sur l'U.R.S.S.

MISE EN VENTE : NUMÉROS 4 ET 5

Prix exceptionnel pour les lecteurs de l'Humanité : 10 fr. le numéro.

LIBRAIRIE DE L'*HUMANITÉ*

120, r. Lafayette, Paris-10e

Ch. p. 255-17

Nous sommes en mesure de fournir toute la collection 1930, jusqu'à ce jour. Les numéros épuisés en français sont remplacés par des exemplaires en anglais ou allemand.

LA PILE AYDRA

LES RABCORS NOUS ÉCRIVENT...

"L'Huma" c'est notre tribune

Dénonçons-lui notre exploitation Autour d'elle groupons-nous

Une ouvrière nous écrit :

Tous les jours, je lis l'Huma et très souvent je vois que des camarades d'autres corporations que la mienne vous écrivent pour vous raconter leurs misères, leurs ennuis et surtout leur haine contre les rapaces qu'on appelle patrons.

« Je travaille dans la blanchisserie, au service de livraison de la plus grosse boîte de la région boulonnaise. Nous avons fait grève l'an dernier, au premier mai, pendant plus de huit jours ; ma boîte n'a presque pas bougé, une journée et demie et encore il n'y eut que des femmes. J'ai cherché avec trois autres copains à entraîner tout le service, mais quand tout le monde a paru décidé, on apprit que toutes les autres tôles allaient rentrer. Tout ça parce que les dirigeants unionistes (le fameux syndicat à Gustave Hervé) avec leur sinistre Vasseur en tête, avaient tellement manœuvré que les grévistes ne savaient plus où donner de la tête.

Le pire, c'est qu'aujourd'hui ces briseurs de grève essaient de constituer une section dans la blanchisserie.

J'ai peur que beaucoup d'ouvriers attirés par l'appât du travail, ne s'y rendent, et pourtant je suis sûre que pour si peu que l'on veuille faire de notre côté on aurait vite fait comprendre aux camarades. Car ici, à Boulogne, des boîtes comme Simon font faire 12 et 15 heures aux livreurs. Les femmes gagnent en gros 2,75 de l'heure pour un travail malsain et exténuant.

Et notre camarade nous demande de l'aider, c'est juste, mais il faut que les travailleurs se groupent, s'organisent dans notre C.G.T.U. L'*Huma* doit leur servir comme arme de front unique à l'entreprise.

Et voici une petite enquête

Un camarade de Saint-Denis a visité deux boîtes, il nous dit ses impressions.

A la *Société Nord-France*, chantier de bâtiment, on ne compte plus les heures ni les accidents, l'autre mardi, un homme à l'hôpital, ce ferrailleur est tombé de 7 mètres de hauteur. Dans cette équipe il y a un cabot qui trouve qu'on n'en fait jamais assez et parle d'aller chercher des Italiens pour faire la « pige » aux Français.

L'autre mercredi 3 ouvriers étaient ensevelis sous la ferraille ; résultats : un thorax défoncé, l'autre tué, le troisième blessé aux deux jambes.

Aux Chantiers de France à Aubervilliers où on décharge le charbon

Depuis 2 mois on travaille par équipe 2 jours par semaine, quand ça marche on fait des heures à ne plus rien y comprendre. Aujourd'hui 12 heures, demain 4 heures, c'est une vraie boîte.

Les ouvriers n'ont que 5 francs de l'heure, déjà au tapis et au bateau il y a eu 10 francs de diminution par jour. Depuis quelques jours un rendement fixé est exigé.

Il n'y a pas de repos hebdomadaire, pas de lavabos, pas de vestiaire.

DEMAIN, CONFÉRENCE D'ORGANISATION DE LA RÉGION PARISIENNE DU S. R. I.

La Conférence d'organisation qui est convoquée demain dimanche, toute la journée, dans la salle Jean-Jaurès, à la Bellevilloise, par la région parisienne du S. R. I., mérite de retenir l'attention non seulement de l'ensemble des adhérents du Secours Rouge, mais aussi des travailleurs et des travailleuses que la répression révolte et qui soutiennent, sinon de leur adhésion immédiate, mais de leur sympathie, et parfois de leurs gros sous, l'action du S. R. I. contre la répression capitaliste.

Le fait que notre Région Parisienne du S. R. I. soit obligée, en cette occasion, de s'orienter plus spécialement vers la solution — rapide, nous l'espérons bientôt —, de certains problèmes d'organisation, ne doit pas diminuer, mais bien au contraire, renforcer l'importance de la Conférence de demain.

Il s'agit ni plus ni moins, derrière les termes barbares et rébarbatifs, *de situation actuelle de notre organisation, de causes et remèdes à notre fluctuation des effectifs*, que de rechercher les meilleures méthodes pour que notre Secours Rouge devienne un véritable centre d'éducation prolétarienne et fraternelle, entraînant par la *persuasion* et par la *conviction*, tous ses membres dans le travail pratique et par conséquent, dans l'action réelle contre la répression, travaillant inlassablement à la formation d'un l'arge front unique de lutte des travailleurs communistes, socialistes, sans-parti, hommes et femmes, étrangers et coloniaux.

La Conférence ne discutera pas l'organisation pour l'organisation. Elle discutera franchements, ouvertement, des faiblesses et des erreurs qui se manifestent *à tous les échelons* dans l'application de directives justes mais restées jusqu'ici trop générales, qu'on a coutume d'accepter trop facilement dans les Congrès et Conférences, mais dont on néglige, rejette et combat même parfois l'application à la base, sous prétexte de difficultés particulières.

Le Secours Rouge doit actuellement jouer a plein son rôle de rassemblement des masses ouvrières pour la lutte contre la répression à l'armée, marquée dernièrement par le terrible verdict de Toulon contre 9 de nos jeunes camarades, contre l'extermination de nos frères indochinois en révolte, contre la terreur blanche en Pologne, appliquée par Pilsudski et commandée par Laval-Paul-Boncour.

A travers notre mois de recrutement et de collectage de novembre, dont la Conférence de demain doit permettre une sérieuse préparation, ce sont les objectifs que nous devons atteindre.

Nous invitons aussi, en conséquence, tous nos camarades adhérents à asssister à la Conférence à laquelle ils auront accès sur présentation de leur carte. — Emile BUREAU.

NOUVEAUTÉS

Travail salarié, Capital, prix, profits, par Karl Marx....	12 »
Le Parti Communiste Français devant l'Internationale	2 »
L'Union sacrée antisoviétique, par P. Diétrich.....	1
Le chômage et la crise, par Piatnitski	1
Souvenirs d'un perruquier (Bandiera Rossa), par G. Germanetto (édit. française)	12 »
(Edition italienne)	15 »
L'Insurrection armée, par A. Neuberg	12 »
Les barricades de Roubaix, préface de Maurice Thorez...	1
Un nouvel homme naît, par Saïzev.— Comment les jeunes s'instruisent et travaillent en U.R.S.S.	2 »
Comment les chefs socialistes « défendent » la révolution russe	0 50
Le rôle social de l'Eglise, par J. Baby	2 »
L'Espagne en feu, relations du voyage de la délégation de la Lire Pensée, avec 10 illustrations hors-texte	1 »

BUREAU D'EDITIONS

132, Faubourg Saint-Denis, Paris-10e

Chèque postal : 943-47

Ce n'est pas aujourd'hui samedi
Mais c'est bien le
SAMEDI 24 OCTOBRE
La Grande Fête
de
"LA DÉFENSE"
Le journal du Secours Rouge et des emprisonnés

UN CONCERT
avec la F.T.O.F. et divers artistes réputés
UN BAL DE NUIT
avec les sept mucisiens du Jazz de la Butte-Rouge et...
UNE FORMIDABLE SURPRISE

TRAVAILLEURS !
retenez bien la date du 24 octobre à la Grange-aux-Belles

Région parisienne du Parti et des Jeunesses communistes

SAMEDI 10 OCTOBRE
33, rue de la Grange-aux-Belles
GRANDE FÊTE du départ des conscrits

Grand concert. Pièce théâtrale, avec le concours du Théâtre Ouvrier Français. Grand bal de nuit avec le jazz de la Butte-Rouge. Vin d'adieu offert à tous les conscrits.

Prix des places : concert et bal, 4 fr.

On trouve des cartes à 1 franc à l' « Avant-Garde », au 120, rue Lafayette et 33, rue de la Grange-aux-Belles.

AU LOUVRE PARIS

Samedi 3, Lundi 5, Mardi 6 OCTOBRE

EXPOSITION GÉNÉRALE DES NOUVEAUTÉS D'HIVER

77.327. **CHAPELIER** mérinos extra, garniture ruban : noir, nègre, marine, vert russe. Entrées 53-55-57-59. *Exceptionnel.* **18.90**

38.501. *Exceptionnel.* **CLOCHE MODE** feutre véritable, nuances mode, garnie plume fantaisie. Entrées : 53-55-57-59 **39.**

88.343. **ROBE** en crêpe de laine, très belle qualité, marine, noir, et teintes mode. **92.**

88.358. **ROBE** en crêpe de Chine artificiel, qualité lourde, noir, marine et teintes mode. **98.**

23.130. **MANTEAU** en drap noir, belle qualité, entièrement doublé, grand col fourrure. Longueur 1m20. **198.**

22.420. **JAQUETTE** "Haute Nouveauté", en peluche Breitchwanz, noir entièrement doublé satin. Col garni lièvre noir. **225.**

22.428. La même en velours. **265.**

22.033. *Exceptionnel.* Beau **MANTEAU** taupe entièrement doublé broché. Long. 1m15/1m18. **695.**

Sans précédent. 28.142. Très élégant **MANTEAU** pour jeunes filles, drap amazone belle qualité, coloris nouveaux, marine et noir. Mi-ouatiné, entièrement doublé broché soie, col fourrure. Long. de 0m95 à 1m15. **182.**

60.142. **ROBE** en jersey pure laine, très belle qualité, noir, marine, nègre, vert ou beige. **78.**

33.301. **JUPE** plissée entièrement en crêpe marocain, pure laine, très belle qualité, noir, marine, gris, castor, marron, vert, montée sur caoutchouc. **39.75**

10 BLOC-NOTES VELIN FORT QUADRILLÉ PERFORÉ

63.752 **BLOCS-NOTES** vélin quadrillé, très belle qualité, perforé en tête. *Le paquet de 10. Dim. 17x11.* **8.95**

76.632. *Unique.* **CHOKER** cristal, taille mode, tout blanc ou mélangé. **7.50**

86.451. Hors cours. **BAS** de fil et soie artificielle entièrem. diminué, qual. recommand., baguettes à jours. Noir, beiges mode ou gris. **14.50**

94.383. **EN RÉCLAME. PANTOUFLE** tissu écossais, très bonne qualité, semelle feutre et cuir, pour Dames du 35 au 41... **9.90**

55.760. **RICHELIEU,** Vachette box havane, garanti tout cuir. Qualité recommandée.

24 au 27	28 au 34	35 au 41
31.	**39.**	**47.**

62.175. **BALMORAL** box-noir, forme large. **66.**

30.435. **CORSET** coutil broché soie artificielle corail très belle qualité, forme enveloppante des hanches, busc devant, laçage dos. *58 à 84* ..... **48.**

SOUTIEN-GORGE jersey soie artificielle saumon, forme bonnet, boutonné dos ..... **14.**

18.613. **ÉLÉGANTE GARNITURE** Lièvre gris. Renard bleu ou noir. **87.**

54.776. *Exceptionnel.* **PULL-OVER** en tricot laine belle qual. Coloris : Bleuté, beige ou rouge fantaisie, ton opposition.

3 et 4 ans	5 à 8 ans
19.	**24.**
9 à 12 ans	13 à 16 ans
29.	**34.**

6.763. **GILET** tailleur Jacquard fantaisie coloris mode. Sans manches **26.** Avec manches **29.**

24.659. Affaire. **PARURE** jersey soie artificielle, belle qualité, ornée jolie broderie. Se fait en blanc, rose ou saumon. *La chemise ou la culotte.* **22.**

52.83. *Exceptionnel.* **12 NOUVEAUX MODÈLES A 59.** Richelieu. Charles IX ou décolleté. Verni et daim noir ou chevreau. Daim havane ou chevreau, talon cubain.

7.437. **SATIN** soie artificielle, qualité souple et brillante, nuances de la saison pour doublures de vêtements. Largeur 0m88/0m90. *Le mètre* ..... **13.**

9.10.324. **OTTOMAN** pure laine **Décati** pour robes et manteaux. Largeur 1m38/1m40. Grand choix de coloris et noir. *Le mètre* ..... **25.**

10.9.323. **DRAP SATIN D'ELBEUF** pour manteaux. Largeur 1m58/1m40. Se fait en marine, nègre, vert et noir. *Le mètre* ..... **35.**

8.269. **DIAGONALE VELOURS "LOUVRE" pure laine. Spécial pour manteaux.** Grand choix de coloris. Largeur 1m40. *Le mètre* ..... **32.**

21.175. **Un lot de jolies nouveautés, POINTILLÉS et TISSUS genre ANGLAIS,** pour manteaux de dames. Largeur 1m40. *Le mètre* ..... **35.**