

La C.G.T. et la nationalisation des chemins de fer

Qu'entendent les organisations syndicales par « nationalisation des chemins de fer » ? Pendant longtemps, l'équivoque des formules nous a laissé dans l'incertitude. Une déclaration publiée le 4 Mars par la C.G.T. nous apporte quelques précisions. Voici la partie essentielle de cette déclaration :

Ce que veut celui-ci (le mouvement syndical), à l'exclusion de tout autre système, c'est là nationalisation réalisée sur les bases suivantes.

Retour à la propriété collective des réseaux : éléments indispensables de la vie sociale, servant à tous les chemins de fer doivent être exploités au profit de toits et non dans le seul intérêt de quelques concessionnaires.

Exploitation et gestion de cette propriété collective pour le compte de la collectivité, non par l'État – car nous répétons une fois de plus que nous répudions absolument l'étatisation – mais par un organisme autonome constitué de manière à représenter tous les intérêts généraux comme à grouper toutes compétences indispensables à la bonne marche et au développement du service.

Cet organisme autonome sera dirigé, pour le réseau national, par un Conseil composé de représentants de la collectivité et des organisations de producteurs et de consommateurs.

Ce Conseil central chargé de l'exploitation et de la gestion aura les pouvoirs les plus étendus pour administrer sous la responsabilité morale des organisations intéressées, le service de chemins de fer. Des Conseils régionaux de direction

et de gestion administreront les voies ferrées organisées selon les régions économiques et jouiront d'une certaine initiative.

Les conditions de salaire et de rémunération seront réglées, d'accord avec l'organisation ouvrière, par le conseil central. Elles seront déterminées de manière à assurer le rendement le plus complet possible, et l'avancement du personnel suivant les capacités de chacun.

Les réseaux de voies secondaires seront groupés en réseaux régionaux administrés suivant des principes généraux semblables à ceux du réseau national.

Il ne saurait être question ici d'entrer dans le détail du projet détaillé qui fera d'ailleurs l'objet de publications séparées. Toutefois, la Confédération Générale du Travail tient à en résumer ainsi les caractéristiques essentielles qui sont : l'exclusion des intérêts privés et de l'exploitation capitaliste, la possession des voies ferrées par l'État et leur gestion par un organisme autonome constitué comme il a été dit ; comme méthodes d'administration, l'emploi des compétences, l'appel à l'initiative, la responsabilité à tous les degrés : la détermination des conditions de travail d'accord entre l'organisme directeur et les organisations ouvrières ; l'établissement du service et des tarifs de manière à fournir à la collectivité, dans les conditions les plus favorables et les moins onéreuses, les moyens de transport qu'elle réclame.

Elle doit cependant préciser les conditions dans lesquelles sera effectuée la reprise par la collectivité des voies exploitées actuellement par les Compagnies concessionnaires.

Le rachat, s'il y a lieu, ne peut cependant pas être conçu comme devant aboutir à constituer une hypothèque indéterminée sur le nouveau régime et, par suite, sur l'activité collective. En règle générale, les régies nouvelles

accepteront les obligations contractuelles pour les obligataires et liquideront les actions.

Il ne saurait donc être question dans ce régime nouveau ni d'une exploitation par l'État, ni d'une possession par une corporation particulière. La réorganisation que préconise et réclame le mouvement syndical est conçue dans le seul intérêt public, et pour permettre la mise en valeur la plus complète des réseaux, leur coordination avec les autres services de transports, leur adaptation aux besoins de l'activité économique, leur développement technique et le progrès général.

La Confédération Générale du Travail tient à déclarer, d'autre part, que son intervention dans la grève des chemins de fer aurait été basée sur cette revendication générale ; que loin de chercher l'arrêt de tout trafic et de vouloir paralyser le pays en frappant ses fonctions de circulation, elle entendait au contraire assurer par les moyens de ses syndicats les services essentiels du ravitaillement.

Elle entendait ainsi dresser entre l'incapacité et l'égoïsme des Compagnies, contre l'incohérence et l'impuissance du pouvoir, la première réalisation des principes suivant lesquels les travailleurs entendent transformer la gestion des chemins de fer.

L'armistice signé entre la Fédération des Cheminots, les Compagnies ferroviaires et le gouvernement, transporte son action sur un autre plan.

Par une propagande intense menée à travers tout le pays, par la démonstration poursuivie devant l'opinion publique que la nationalisation industrialisée des chemins de fer n'est pas une conception théorique, mais un système immédiatement applicable et dont la réalisation est commandée par les faits, nous appellerons le pays à appuyer notre effort.