

A LA S.N.C.F.: économie en retard.

Les polytechniciens qui régissent les chemins de fer expliquent la crise du rail par l'avance considérable prise par la technique sur l'économie et ils expliquent les causes de cette crise du fait que la concurrence «ne joue pas son rôle normal» dans l'économie ferroviaire.

L'absurdité de telles affirmations éclate aux yeux d'un élève, d'une classe enfantine.

En 1913, une locomotive coûtait environ 100.000 francs et un cheminot gagnait 1.300 francs par an. Aujourd'hui le prix de revient d'une locomotive a augmenté d'environ 1.000 fois alors que le salaire du cheminot n'a guère été multiplié plus de 200 fois. Pourtant les dirigeants affirment que la machine humaine est la cause du déficit actuel.

Notons également que la plupart des locomotives vapeurs - exception faite des 141 R livrées par les américains en 1944 - datent de plus de 40 ans, la «Pacific 231» date de 1910.

D'autre part, les effectifs du personnel de la S.N.C.F. sont considérablement réduits. La concentration des wagons qui se faisait sur 70 gares de triage avant guerre se fait maintenant sur une quarantaine.

En affirmant donc que les salaires n'ont pas subi une augmentation proportionnelle aux autres dépenses des chemins de fer, nous n'avancions rien qui ne soit maintenant prouvé par la logique.

Le problème de «l'économie en retard» dont nous accréditent les officines de publicités des magnats du rail est loin d'être résolu dans le système actuel, les pseudo-marxistes de la C.G.T. ont vite fait d'estimer qu'un gouvernement «populaire» par une augmentation de salaire suffirait à résoudre le problème. Nous n'en arriverons qu'à un nouveau stade de l'évolution capitaliste qui reculerait pour mieux sauter.

Evidemment le syndiqué n'a pas à tenir compte, dans la période présente, des répercussions de son action sur l'économie, mais pour mettre un terme à la misère du prolétariat, il convient d'employer des méthodes révolutionnaires pour l'application d'un système de répartition égalitaire.

C'est là que les théories anarchistes s'affirment comme seules logiques.

La tâche primordiale est d'abolir le système du profit et de l'autorité et de continuer à produire et à faire rouler les trains en l'absence du capital, des gouvernants et de la hiérarchie. Pour la solidité du système de gestion libertaire cela ne suffira pas. Les rapports des différentes entreprises de transports entre elles, les rapports des transports avec les autres industries, les rapports entre les syndicats gestionnaires et les communes libres devront se fixer de manière précise. C'est des relations de ces rapports que dépendra l'aboutissement de la l'évolution syndicaliste et libertaire.

Mais la solution économique primordiale qui peut seule permettre à l'économie de n'être pas en retard sur la technique, c'est le grand principe sans lequel toute révolution perd sa raison d'exister; l'égalité humaine, l'égalité sociale par l'égalité des rémunérations. La seule différence pouvant exister étant la durée du travail selon l'intensité du travail à déployer dans l'emploi considéré.

La crise toujours grandissante des chemins de fer accuse l'absurdité effarante du système capitaliste que défendent nos «polytechniciens» de la direction et des «pouvoirs publics (sic)».

Les cheminots peuvent faire cesser cette comédie tragique.

L'anarcho-syndicalisme les attend!