

5 C.

RÉDACTION & ADMINISTRATION

16, Rue du Croissant, Paris (2^e)

TÉLÉPHONE : 102-69

PUBLICITÉ : 410, Rue Réaumur — TÉLÉPHONE : 225-10

Le Numéro

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

Directeur Politique :

JEAN JAURÈS

ABONNEMENTS

Paris, Seine et Seine-et-Oise

Départ^e Etranger

Un An... 18 fr. 21 fr. 31 fr. 50

Six Mois... 9 fr. 10 fr. 16 fr. 25

Trois Mois... 4 fr. 50 5 fr. 75

Un Mois... 1 fr. 50 4 fr. 75

Les Abonnements sont reçus SANS FRAIS dans tous les Bureaux de Poste.

5 C.

Le Numéro

Comment on Enquête sur un Accident de Chemin de Fer

Aussitôt le coup de tampon, arrivent pour enquêter les hauts fonctionnaires de la Compagnie : MM. les inspecteurs et ingénieurs de la Voie, de l'Exploitation, de la Traction. Chaque chef veut trouver la cause de l'accident dans le service qu'il ne commande pas. L'ingénieur de la Traction chargé de la surveillance des locomotives, met en cause la Voie ou la gare ; l'inspecteur de l'Exploitation, préposé au service des gares, la Voie ; l'ingénieur de l'entretien de la voie rendent le même service à ces messieurs de la Traction et de l'Exploitation. Mais tous s'entendent sur ceci : que la responsabilité de l'accident doit être ouvrière. Une enquête ne remonte jamais. Les chefs ne s'incriminent pas entre eux. Ils ont été à l'école ensemble : Centrale ou Polytechnique. Ils s'appellent : « Mon cher camarade ».

L'ouvrier : homme d'équipe ou mécanicien, se débat seul, contre beaucoup. Il lui faut répondre aussi à l'enquête des ingénieurs du contrôle, à celle des gendarmes, à celle du commissaire de surveillance administrative.

Les ingénieurs de la Compagnie et ceux du contrôle, lorsqu'ils ont un peu l'habitude des choses du métier, découvrent, quelquefois, dans le fouillis de ferraille que laisse un tamponnement, une exactitude technique. Il ne doit pas y en avoir d'assez sûre pour éliminer l'idée de la responsabilité ouvrière. Car les ingénieurs ne sont pour rien dans l'accident :

« Nous n'y étions pas, disent-ils, nous venons de notre bureau. Nos mains sont blanches. Nous n'avons touché à rien. »

Le commissaire de surveillance administrative cherche, avec ces messieurs, un responsable. Car il faut un responsable. Quelle insécurité éprouverait le public si l'on osait conclure : Cause inconnue ou Matériel vicieux. Ce serait dire : « Nous construisons encore mal », ou bien : « La matière a des caprices que nous ne gouvernons pas ; si bien posées que soient nos voies, il arrive qu'un boudin de roue passe par dessus la pointe d'une aiguille pour une cause que nous renonçons à éclaircir ».

Les ingénieurs n'ont pas de ces doutes. Gens déliés, ils concluent toujours. On doit incriminer un geste. Quel est l'homme qui a touché le dernier à l'aiguille avant l'accident ? C'est lui le coupable. Les gendarmes diront toujours oui. Pour eux, l'action de justice, c'est emmener un homme. Le commissaire de surveillance administrative est bien content qu'on soit d'accord, car il n'y connaît rien. Fonctionnaire de bureau, toute sa besogne est en papier, c'est un scribe accroupi. Il n'a jamais tiré sur un régulateur, ni manœuvré une aiguille, cependant il opine dans un débat technique et que les chefs limitent à la pratique manuelle. On mettrait cet homme à l'épreuve en lui donnant une rame de wagons à débrancher, un poste Saxby à tenir ou un Compound à conduire, il serait bien quinquard. On n'irait pas loin dans un train mené par lui.

Ignorant tout du maniement du chemin de fer, jamais il n'avouera : « Je ne sais pas ». Il découvre qu'une chose qui était prescrite par écrit n'a pas été exécutée, il dit : « Voici la faute ».

Par lui encore, l'enquête ne peut pas remonter. Si, au lieu de déterminer, dans un sinistre, le geste final d'exécution involontaire, on recherchait pourquoi les conditions de sécurité qui auraient détruit la possibilité de ce geste n'existent pas, cela mènerait l'enquête bien haut, peut-être jusqu'à la justice.

Prenez l'exemple courant d'un tamponnement sur double voie : la tête d'un train rejoignant la queue du train précédent. L'agencement de sécurité appelé *block-system* prévient ce contact des deux trains. Par un jeu d'ailes de sémaphores, placés sur mâts visibles à grande distance et situés au moins à quatre kilomètres l'un de l'autre, un train n'est autorisé à dépasser un mât que lorsque le fougou de queue du convoi qui le précède a franchi le mât placé quatre kilomètres plus avant. Deux trains qui se suivent ne peuvent ainsi se trouver à la fois dans la même section.

Lorsque sur une ligne à circulation intense, parcourue par des express, et non munie du *block-system*, un train à marche rapide rejoint le train précédent et l'écrase, il faut se demander pourquoi la sécurité n'est assurée que par un simple disque placé à 1.800 mètres de la première aiguille des gares. C'est que les Compagnies de chemins de fer posent

ainsi la question : « Le *block-system* évitera les accidents, mais son établissement nous coûtera dix millions ; le règlement des accidents ne nous coûte que quatre millions. Nous avons donc six millions de bénéfice à conserver les accidents ».

Cela va jusqu'au jour où les accidents coûtent plus cher que les modifications de sécurité à réaliser pour les éviter. C'est pourquoi les grands travaux ne sont entrepris qu'après les grandes catastrophes. Exemple : doublement de la voie unique de Cambrai à Douai ; après Arleux. Vraisemblablement, établissement du *block-system* sur l'Ouest-Etat ; après Villepreux.

Les questions de responsabilité devraient, pour ce dernier accident, être posées ainsi :

Qui a fait tracer un horaire de train rapide sur une ligne non munie du *block-system* ?

Qui a fait faire les roulements des locomotives avec si peu de machines de réserve, que celles en service doivent marcher, même avariées ?

Qui a osé placer un mécanicien de rapide dans ces conditions de travail, où il risquait de se tuer en tuant les voyageurs ?

Que celui-là vienne répondre. C'est lui le coupable.

PIERRE HAMP.

L'article que nous avons publié avant-hier sur la Bête Rouge et l'extradition de Gaius, cyniquement demandée à la Belgique, est de notre camarade Sorjus qui voudra bien nous excuser d'avoir, par inadvertance, omis sa signature au pied de l'intéressante correspondance qu'elle nous a envoyée.

Le Petit Karl Longuet

Nous sommes heureux de pouvoir annoncer à nos amis que le petit Karl Longuet, le fils de notre camarade Jean Longuet, victime dans les conditions que l'on sait, de l'épouvantable catastrophe de Villepreux, est maintenant complètement hors de danger.

Le Dr Matry, le distingué interne et assistant du professeur Ricard, qui n'a cessé, depuis le début, d'apporter ses soins dévoués au pauvre enfant, a pu hier matin assister des Docteurs Desmoulin et Edgar Longuet, procéder à l'examen radiographique de la jambe du petit malade et après avoir constaté l'évolution satisfaisante de la blessure lui appliquer l'appareil en plâtre qui permettra la consolidation.

Tout permet donc d'espérer qu'en dehors des cruelles souffrances et du choc moral éprouvés, le courageux petit enfant ne conservera aucune infirmité.

Notre camarade Jean Longuet dans l'impossibilité où il est de répondre individuellement aux centaines de télégrammes et de lettres qu'il a reçus de tous ses amis de France et de l'étranger, nous prie de le faire ainsi, par la voie du journal, et d'adresser à tous ses remerciements émus.

Les Responsables

Encore un mot sur la responsabilité qui incombe aux compagnies en matière d'accidents. Les mécaniciens ont un carnet dans lequel ils consignent les avaries survenues à leur machine et les réparations qu'elles nécessitent.

La plupart du temps on ne tient pas compte de ces observations. On attend pour effectuer le travail que les machines soient au *levage*. On apprécie toutes les conséquences d'un pareil procédé.

Certaines compagnies, certains chefs n'admettent pas qu'un mécanicien refuse de piloter une locomotive en état défectueux. Le Nord révoqua même, il y a quelques années, l'un d'eux pour ce motif : refus de service.

Notre camarade Guenant nous citait récemment l'exemple d'une compagnie secondaire qui obligea un mécanicien à conduire un train de marchandises, dont la locomotive n'était nullement en mesure de prendre « la voie ». Ce fut un miracle qu'elle put accomplir le trajet sans incidents.

Lorsque le chauffeur se trouve pris de malaise en cours de route, c'est en attendant l'arrivée d'un professionnel du Dépôt un visiteur ou un agent de la voie qui le remplace. Ils ne sont nullement préparés à un travail qui demande un long apprentissage. Alors c'est, une fois de plus, le mécanicien qui doit soigner le foyer. C'est pourquoi les cheminots demandent avec instance qu'un troisième compagnon soit adjoint aux deux travailleurs de la locomotive pour guetter les signaux.

La catastrophe de Villepreux aura-t-elle pour effet d'obliger les compagnies à prendre les mesures de sécurité exigées du public ?

L.-M. B.

Nicolas L'André, Prévot, Raffin-Dugens, Renou, Ringier, Robin, Rognon, Rouanet, Rouger, Roux-Costadeau, Rozier, Sabin, Sembat, Sixte-Quenin, Tarbouriech, Vaillant, Veuve-Vollin, Walter.

En députation : Lavaud.

Assistent à la séance : Renaudel, Dubreuilh, Camélinat.

Correspondance

Le Groupe examine longuement et en détail la correspondance et renvoie chaque affaire à des commissions ou des rapporteurs spéciaux.

Il charge Rouanet, Rognon et la sous-commission de rédiger un ordre du jour contre les assassins de Biribi.

Nomination des Commissions

Jaurès résume la proposition adoptée définitivement après toutes les réunions des bureaux des groupes de la Chambre. Les Commissions, comptant quarante-quatre membres, seraient composées proportionnellement au nombre des inscrits de chaque groupe et les terres publiées à l'officiel.

Si, quarante-huit heures après la publication de ces listes, il n'y avait pas de demandes de scrutin signées par au moins cinquante députés, les commissions se trouveraient définitivement constituées conformément à ces listes.

Après discussion, les membres du Groupe présents donnent, à l'unanimité, mandat à la délégation composée du bureau et des citoyens Jaurès, Guesde, Vaillant, Groussier, de signer officiellement cette proposition au nom du Parti.

Interpellations

Le Groupe désigne Lavaud, Colly et Rognon pour assister aux obsèques d'un ébéniste tué dans des conditions particulièrement graves à Paris, et leur donne mandat de faire une enquête et d'interpeller.

Le Groupe prend acte de la communication qui lui est faite par le citoyen Raffin-Dugens, qui lui signale une circulaire ministérielle relative aux retraites des instituteurs à dater de 1911 et charge ce camarade de faire le nécessaire.

Enfin le Groupe décide de conférer au citoyen Henri de la Porte le soin d'interpeller sur les atteintes automatiques dans les chemins de fer.

Après diverses propositions d'ordre intérieur la séance est levée à midi 45.

Le Secrétaire.

AUBRIOT, BEOUILLE, DESLANE, DE LA PORTE

L'Interdiction de Séjour

LE CAS DE L'OUVRIER AGRICOLE MARCEL FOURRE, DE PROVINS

On se rappelle par quel mouvement d'indignation les travailleurs de Paris ont accueilli la condamnation par laquelle les citoyens Julian et Ricordeau, militants ouvriers, étaient frappés de l'infamante peine de l'interdiction de séjour.

Devant cette énergique protestation, le pouvoir n'osa pas faire application de l'abominable sentence.

Or, un autre camarade, le citoyen Marcel Fourré, ancien secrétaire du syndicat des ouvriers agricoles de Provins, est sous le coup d'une condamnation pareille.

Pour avoir corrigé un faucon, il a été condamné à six mois de prison et cinq ans d'interdiction de séjour par des magistrats de classe que les grèves de la Brie avaient irrités.

Il sera libéré le 4 juillet.

Osera-t-on l'arrêter s'il veut venir retrouver ses parents et ses amis de Provins ?

Le syndicat des ouvriers agricoles vient de poser la question dans l'ordre du jour suivant, qui a été voté dimanche à l'unanimité, dans une réunion de 400 travailleurs :

Les travailleurs agricoles de l'arrondissement de Provins, réunis à l'appel du syndicat ouvrier, après avoir entendu les camarades Bled de la C. G. T., Lhoste, député socialiste, et Daniel Renoult, inventent tous les salaires de la culture à rallier le syndicat pour mener la lutte contre le patronat, obtenir de meilleures conditions d'existence et préparer la substitution d'une société juste et égalitaire à la société capitaliste et bourgeoise.

Protestent avec indignation contre la condamnation qui a été infligée au camarade Marcel Fourré, ancien secrétaire du syndicat (6 mois de prison et 5 ans d'interdiction de séjour) pour avoir montré énergiquement son mépris à un faucon.

Déclarent qu'il est indigne d'appliquer aux militants ouvriers l'interdiction de séjour réservée jusqu'ici aux souteneurs.

Décident de commencer une campagne d'agitator afin que le citoyen Fourré, qui sera libéré le 4 juillet, puisse revenir à Provins.

Conformément à cette décision, les organisations ouvrières et socialistes du département ont le devoir de protester assez haut pour que notre camarade ne soit pas inquiété et puisse revenir librement parmi les siens.

D. R.

CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL

UNION DES SYNDICATS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

GRANDE MANIFESTATION

Contre Biribi

AUJOURD'HUI A 9 H. DU MATIN

MEETING

MONSTRE

AU MANÈGE SAINT-PAUL

Sous la Présidence du Père et de la Mère d'Arnoult.

Orateurs inscrits :

PERIGAT

Secrétaire de la Fédération du Bâtiment

YVETOT

Secrétaire de la C. G. T.

MERRHEIM

Secrétaire de la Fédération des Métaux

JOUHAUX

Secrétaire de la C. G. T.

ENTRÉE LIBRE

En outre de l'Union des Syndicats, les corporations ou groupes suivants invitent leurs membres à assister au meeting :

Syndicat général des ouvriers en chaussures ; Chambre syndicale des tailleurs de pierre et tailleurs ; Chambre syndicale des ouvriers charpentiers en fer ; Comité d'entraide des Jeunes socialistes ; Syndicat général des terrassiers puisatiers mineurs de la Seine.

Réponse à Merrheim

POUR METTRE FIN — PEUT-ÊTRE — A UNE MISÉRABLE QUERELLE

Pour n'avoir point suffisamment parlé de l'affiche « Requins à l'œuvre », publiée par la Confédération générale du travail, l'Humanité a été attaquée avec véhémence par notre camarade Merrheim. L'Humanité a répondu. Merrheim a répliqué. La polémique peut continuer longtemps, sans grand profit, à mon sens, pour la cause que nous défendons.

Je n'ai point, quant à moi, l'intention de m'y mêler, surtout en un moment où je m'arrive même plus à faire pour le journal les articles positifs que me réclament de nombreux camarades. Mais, comme j'ai fait les frais de presque toute cette querelle, il me sera bien permis de me défendre, en quelques mots.

Je crois pouvoir noter d'abord, et d'après le texte même des articles qui me visent et d'après le ton de ma dernière conversation avec Merrheim, que notre camarade ne soupçonne ni ma bonne foi ni mon honnêteté. C'est ce qui me permet de discuter avec lui.

« Albert Thomas, écrit-il, attend pour mener campagne, depuis le 18 février 1908. Il attend donc depuis plus de deux ans. Qu'attend-il ? »

Merrheim peut croire que je suis le premier à regretter de n'avoir pu suivre ici une campagne méthodique, documentée et tenace, comme celle qu'il a menée dans la Voix du Peuple. Mais pour la mener, il fallait en avoir le loisir. Si Merrheim veut savoir à quoi j'ai employé mon temps depuis deux ans, qu'il le demande aux camarades des Syndicats, pour qui, en raison d'une grève ou d'une action urgente, il fallait immédiatement écrire un article ; qu'il le demande aux corporations, dont j'ai raconté les Congrès ; qu'il le demande aux Coopératives qui me réclamaient leur monographie à telle date, pour leur assemblée générale ou pour l'ouverture d'une succursale ; qu'il le demande aussi à nos camarades de la deuxième circonscription de Sceaux, avec qui nous avons mené, trois mois l'année dernière, et trois mois encore cette année, de rudes campagnes, où les questions de Meurthe-et-Moselle, de l'Ouzenza, de la houille blanche ont été constamment au premier plan.

Non, camarade Merrheim, il n'y a eu de notre part ni trahison, ni abandon. Il y a eu d'autant moins trahison que depuis nos premiers articles, le Groupe parlementaire, enfin saisi, avait tout de même, quoi que vous disiez, commencé d'agir ; que ses dernières batailles sur l'Ouzenza ont été menées avec décision ; et enfin qu'ici même, Morizet traitait les questions qui nous préoccupaient tous. Quant à l'allégation que j'aurais empêché ce dernier de marcher, que je l'aurais prié d'attendre, cette allégation est erronée. Jamais, Morizet n'aurait en témoignage, s'il ne voulait, comme moi, rester à l'écart de ces pauvres querelles, je n'ai demandé à notre camarade d'attendre une campagne de moi.

Bien au contraire, comme plusieurs de nos amis du journal s'étonnaient que Morizet reprît une campagne inaugurée par moi, c'est moi-même qui leur montrai l'utilité de poursuivre la bataille sur ce point, appaisi leurs scrupules de vieux journalistes.

Mais toutes ces querelles sont misérables. Pour lutter contre les puissances capitalistes qui nous entourent, qui chaque jour plus audacieuses, dominant les pouvoirs publics, corrompent les administrations déprédant les assemblées, accaparant les biens de tous, est-ce que

vraiment notre union étroite, notre collaboration constante ne s'imposent pas ? Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux pour l'intérêt même de la classe ouvrière et de la nation, au jour le jour, informer, talonner, tracer les parlementaires, sollicités par tant de problèmes divers... plutôt que de les laisser commettre, parfois inconsciemment, des fautes, et de leur crier ensuite désespéré : « Il est trop tard ! » ?

Nous sommes décidés, dans le Groupe parlementaire, je crois pouvoir l'assurer à Merrheim, à défendre passionnément, en toutes circonstances, les droits de l'Etat, les biens de tous. Nous sommes décidés, comme je le disais lors de ma première intervention, à lutter quotidiennement contre le capitalisme accapareur.

En toute conscience, je demeure persuadé qu'il n'est pas trop tard. Tant qu'une bataille n'est pas irrémédiablement perdue, on peut toujours espérer en changer l'issue. L'avenir dira si nous avons eu raison d'espérer. Mais le devoir est d'agir. Et nous ne faillirons pas à notre devoir.

ALBERT THOMAS.

NOS NOUVEAUX ÉLUS

Comme Raffin-Dugens, Roux-Costadeau est un instituteur.

Il a 35 ans. Ancien élève de l'École normale de Valence, il fut instituteur dans la Drôme jusqu'en 1908, où il fut révoqué.

Il fut un militant de l'enseignement primaire, et à ce titre, en 1904, il était élu par ses pairs membre du Conseil départemental de la Drôme.

En 1906, candidat du Parti aux élections législatives, il arriva second sur cinq candidats, et se désista pour M. Louis Dumont, qu'il devait battre cette année-ci.



ROUX-COSTADEAU

Député de la 1^{re} circonscription de Valence.

Mais dès 1906, les radicaux gouvernements avaient déjà proposé en Roux-Costadeau le candidat dangereux. Aussi, notre camarade était-il révoqué en 1908, malgré l'avis du Conseil départemental, puis traqué en la personne de sa femme, qui est institutrice.

Le crime de Roux-Costadeau ? Il avait dit, dans une réunion de propagande : « Les membres d'un gouvernement qui repousseraient l'arbitrage offert par l'Allemagne et déclareraient la guerre, mériteraient d'être jugés, condamnés et fusillés ».

La Fédération de Drôme-et-Ardèche répliqua en volant à nouveau au révoqué la candidature dans la première circonscription de Valence. Roux-Costadeau fit une longue et méthodique campagne. Au premier tour, il arrivait en tête. Mais M. Dumont, fidèle à la discipline radicale qui n'a rien de commun avec la discipline républicaine, ne rend pas en 1910 la politesse qui lui fut faite en 1908. Il se retire, mais lance un autre radical dans l'arène, un certain M. Chalameat. Les radicaux ont beaucoup usé du truc du « remplaçant » aux élections dernières. Ça leur a assez mal réussi, d'ailleurs, M. Chalameat fut battu à 1.900 voix.

LA CAMELOTE MARITIME

Cherbourg, 25 juin. — Au cours d'un essai préliminaire du croiseur-cuirassé Duplex, on a constaté une légère fuite de vapeur au fond du cylindre d'admission de la machine centrale.

Au démontage, on a aperçu une fente d'une dizaine de centimètres dans le conduit de vapeur du cylindre.

Le Duplex rentrera lundi dans l'arsenal pour la réparation de cette légère avarie avant les essais officiels. — (Havas).

A bas Biribi !

Liberté pour Rousset !

Lyon, 25 juin. — Une réunion de protestation contre la condamnation du disciplinaire Rousset a eu lieu hier soir.

M. Herriot, maire de Lyon, qui s'est rendu aux funérailles de l'enseigne Engel, victime du Biribi, s'était fait excuser.

Les assistants ont voté un ordre du jour par lequel ils flétrissent les actes de barbarie qui se commettent dans les bagnes militaires, protestent contre les conseils de guerre et leur iniquité et s'engagent à prendre part à la manifestation organisée pour dimanche prochain.

Cet ordre du jour se termine par les cris de : A bas Biribi ! Liberté pour Rousset !

Victime des Policiers

LES OBSEQUES DE CLER AURONT LIEU AUJOURD'HUI

Que s'est-il passé entre la préfecture de police et le parquet au sujet du cadavre de Cler, mort à la suite des violences policières exercées contre lui ?

La préfecture voudrait-elle empêcher le parquet de donner à cette affaire toutes les sanctions qu'elle comporte parce que des agents peuvent être inculpés d'homicide ?

Toujours est-il que dans la journée de jeudi, à 11 heures, le greffier de la Morgue a répondu au Syndicat des ébénistes que le permis d'inhumation était signé, qu'à trois heures on affirmait que le parquet avait ordonné une nouvelle autopsie et qu'à six heures on prétendait à nouveau que le permis était signé.

Cette dernière version était la vraie.

Voici en effet la note que nous recevons de la Fédération de l'ameublement :

Camarades,

Il est de votre devoir d'assister à la Manifestation organisée pour les obsèques du camarade Cler, assassiné lâchement par les policiers.

La levée du corps aura lieu aujourd'hui dimanche 26 juin, à 3 heures, 127, Joubourg Antoine.

L'inhumation aura lieu au Cimetière de Pantin.

Les travailleurs iront aux obsèques

La Fédération de l'ameublement, les syndicats des ébénistes, de la sculpture, des menuisiers en siège et des métaux, section du 12^e arrondissement, ont, par une circulaire déposée dans toutes les organisations syndicales, invité tous les travailleurs à assister aux obsèques de la victime des policiers.

Les syndicats des menuisiers, des briquetiers, fustiers industriels, briquetiers, potiers, jointoyers ; le comité intersyndical du bâtiment, adressent la même invitation pressante à leurs adhérents.

De son côté, l'Union des syndicats de la Seine a lancé la protestation et l'appel que nous avons déjà publiés. Elle convoque spécialement tous ses adhérents aux obsèques du camarade Cler.

Voit en 3^e page (Vic Sociale) les communications.

Grève de Cheminots ET Sapeurs du Génie

IL NE FAUT PAS PRENDRE AU SÉRIEUR LE RÉGIMENT JAUNE

Au cours de l'année dernière, l'Humanité appliquait au 5^e Génie le qualificatif de « régiment jaune », en raison du rôle qu'on le préparait à remplir dans le cas d'une grève des électriciens parisiens.

Il semble que maintenant la réputation de ce régiment soit définitivement établie et son affectation nouvelle, déterminée, car c'est lui qu'immédiatement on désigne comme devant assurer le fonctionnement d'un service public dès qu'il est menacé d'abandon par son personnel.

Ainsi, à l'heure actuelle, lorsqu'une grève des chemins de fer est à craindre, sur qui compte-t-on pour en éviter les désastreux effets ? Sur le 5^e génie.

Il ne faudrait cependant point exagérer l'importance de ce corps ni les capacités de ceux qui le composent.

Le 5^e génie est appelé le « régiment des chemins de fer » mais sa dénomination n'a aucune portée nouvelle, déterminée.

L'instruction spéciale qu'y reçoivent les soldats n'a trait qu'à la construction des voies ferrées et non à leur exploitation. Tassement de la plate-forme, pose des traverses et des rails, montage des ponts métalliques, voilà uniquement sur quoi porte cette instruction, et l'on peut affirmer que 90 % de ceux qui la reçoivent sont même incapables de distinguer les signaux.

Il n'existe qu'un groupe peu important d'environ 120 sapeurs qui sait vraiment ce qu'est l'exploitation de la voie ferrée. Ce sont ceux que le régiment détache d'une façon permanente sur la petite ligne de Chartres à Orléans qu'il exploite au compte de l'Etat.

Parmi ces hommes, on trouve à peine une dizaine de mécaniciens, les autres sont visiteurs, hommes d'équipe, sous-chefs et chefs de gare.

C'est à ce détachement infime que se réserve la portion du 5^e génie susceptible de travailler au service du chemin de fer.

Et encore, ces 120 hommes utilisables seraient-ils véritablement capables d'assurer le fonctionnement d'une grande ligne ? Ce sont tous des jeunes gens, certains ont dix-huit ans et tous ou presque tous font leur apprentissage de cheminots. Leur expérience, cela va de soi, ne peut être que rudimentaire.

S'ils parviennent, sans causer trop d'accidents, à remplacer aujourd'hui les grévistes de la petite ligne des chemins de fer du Sud, il n'en serait pas de même le jour où la conduite des grands express leur serait confiée.

Puis 120 hommes pour en remplacer 120.000, ce serait par trop insuffisant.

Bref, les cheminots, de ce côté-là, peuvent être tranquilles, les sapeurs sont véritablement incapables de jouer à leur égard le rôle de jaunes auquel on les désigne.

Un sapeur du 5^e génie.

Les Rentes des Travailleurs