

Auteur ou collectivité : Bezançon, Marcel

Auteur : Bezançon, Marcel

Titre : Condition du personnel du chemin de fer métropolitain de Paris. Thèse pour le Doctorat

Adresse : Paris : [s.n.], 1909

Collation : 217-[2] p. ; 24 cm

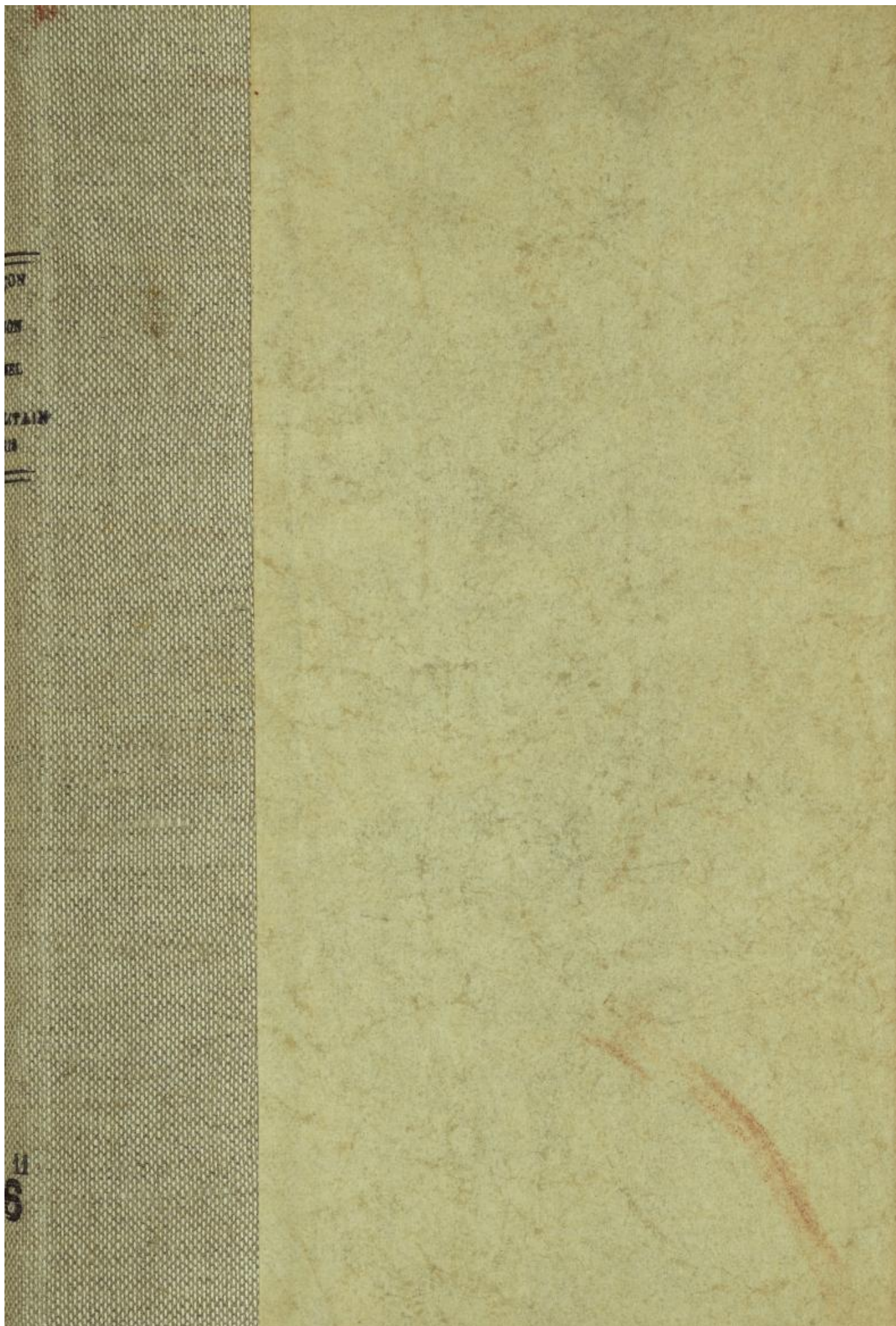
Cote : CNAM-BIB 8 E 156 (11)

Sujet(s) : Chemins de fer

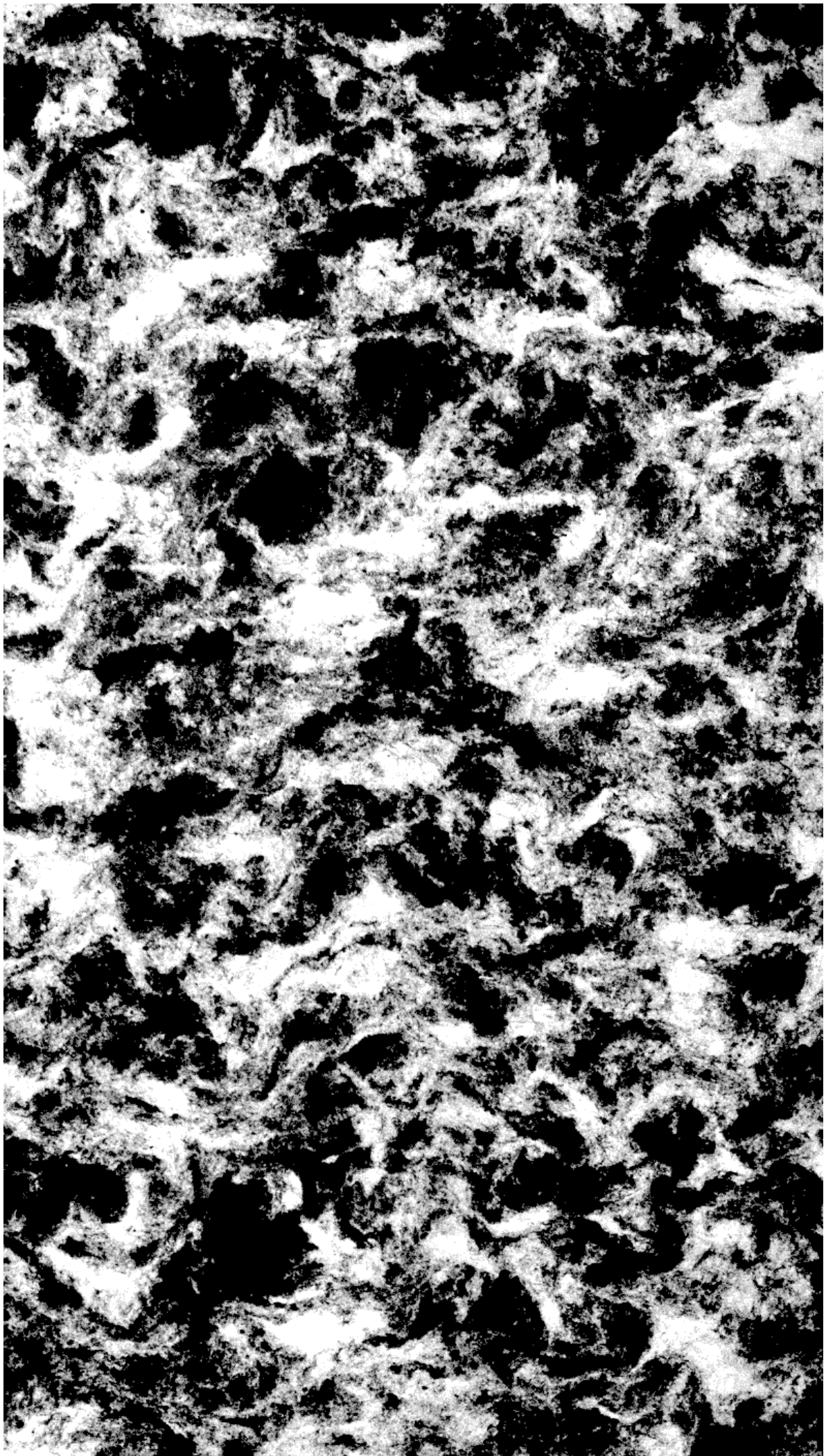
Date de mise en ligne : 08/11/2016

Langue : Français

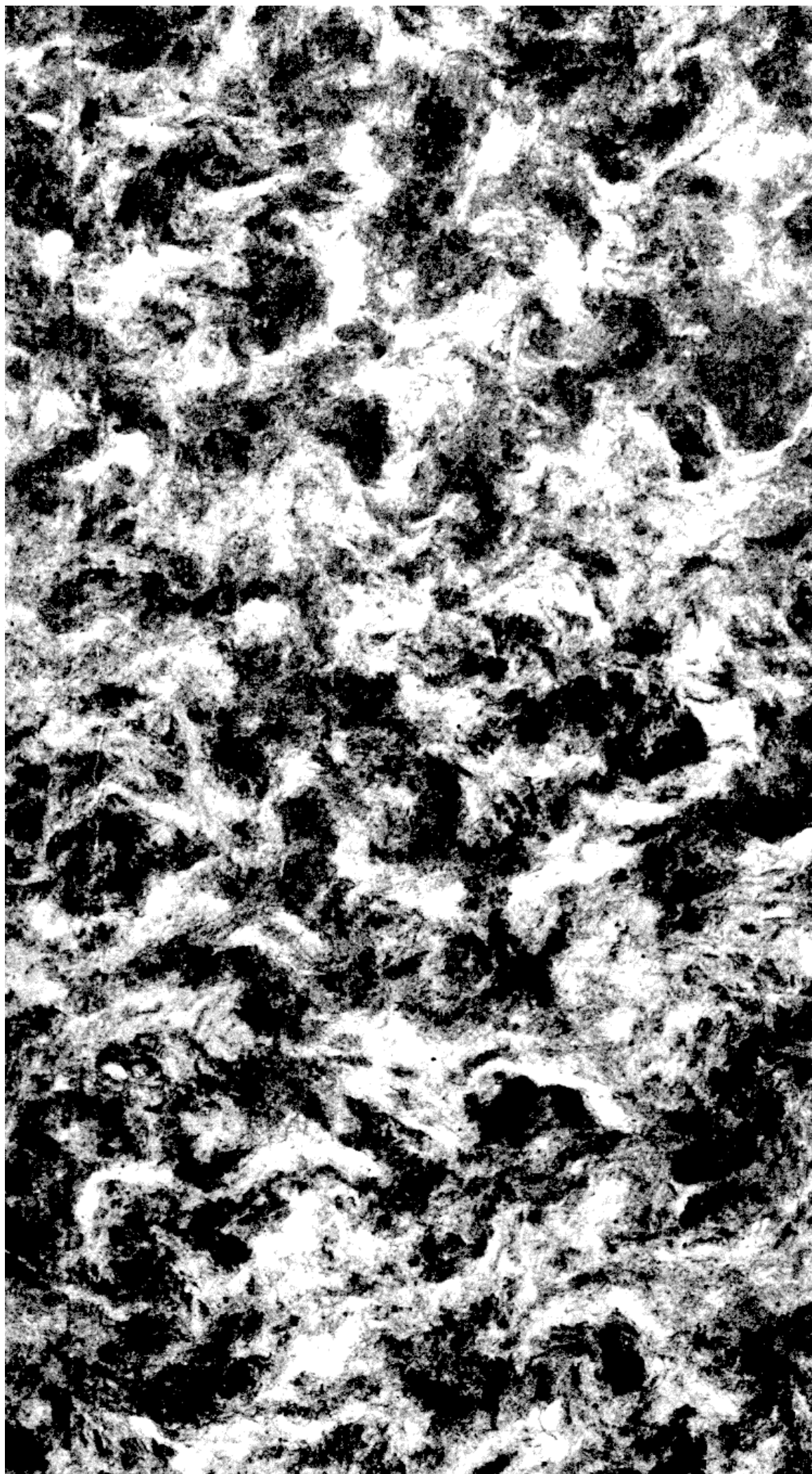
URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8E156.11>







Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



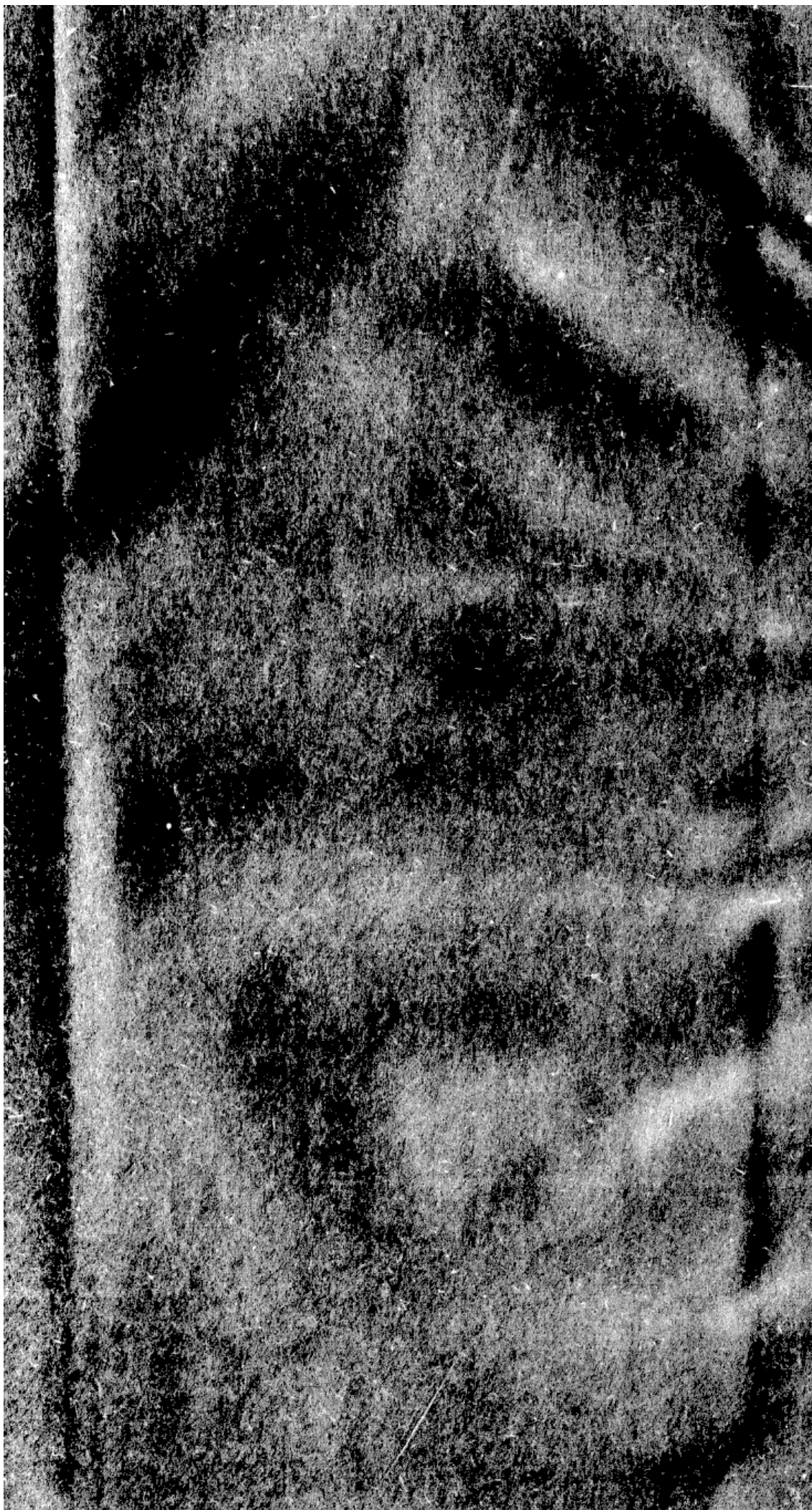
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires











# THÈSE

## POUR LE DOCTORAT





**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.**

8° E 156<sup>(11)</sup>

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

---

CONDITION DU PERSONNEL

---

DU

---

# CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

---

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

*Sera soutenu le jeudi 9 décembre 1909, à 3 heures*

PAR

**Marcel BEZANÇON**

---

LICENCIÉ ÈS LETTRES

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

---

*Président : M. TRUCHY.*

*Suffragants : } MM. JOBBÉ DUVAL, { professeurs.  
                      } SOUCHON,                {*

---

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

---

1909



UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

SCHOOL OF DISTANCE EDUCATION

# UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

SCHOOL OF DISTANCE EDUCATION

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

CONDITION DU PERSONNEL  
DU  
**CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN**  
**DE PARIS**

---

PRÉFACE

Nous nous proposons d'étudier d'une manière succincte, mais précise, la condition économique du personnel du chemin de fer métropolitain de Paris ; cette entreprise de transports en commun nous a paru présenter un intérêt tout spécial, et par la place sans cesse grandissante qu'elle occupe dans la vie parisienne, et par la situation privilégiée dont jouissent les agents de cette exploitation. Cette situation a ceci de remarquable, disons même, de paradoxale, qu'elle contente à la fois et le personnel qui en bénéficie, et la Compagnie qui la lui procure, le personnel qui entretient avec la Compagnie des relations d'une cordialité sans hypocrisie, la Compagnie qui témoigne à ce personnel une bienveillance sans faiblesse, et, loin de trouver exces-

B. — 1



sives les charges qu'elle assume de ce chef, ne songe qu'à les accroître.

A l'heure où l'assimilation du personnel des services concédés au personnel proprement municipal est à l'ordre du jour, inquiétant les pouvoirs publics qui en redoutent les répercussions financières, et même le personnel visé qui craint une assimilation désavantageuse, il nous a semblé utile de fournir un exemple de ce que peut être, dans une concession bien conçue et bien exploitée, la condition des ouvriers et employés qui y sont affectés.

Avant d'entrer dans l'exposé de ce qui fait l'objet essentiel de nos recherches, nous voudrions dans un premier chapitre donner une idée de la réglementation du travail en matière de transport, en montrer les sources, théoriques et positives, en rappeler brièvement les principales applications. Le Métropolitain se rapproche par certains traits des chemins de fer proprement dits ; par d'autres, des tramways. Faire une esquisse rapide des conditions du travail que l'intervention des pouvoirs publics a imposées dans ces entreprises, c'est expliquer par avance ce que contiendra le contrat de concession qui nous occupe, c'est situer le Métropolitain dans l'ensemble des modes de transport, c'est donc fournir à notre étude un cadre approprié qui en fixera les contours.

## PREMIÈRE PARTIE

### DE LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN PAR TERRE (1)

---

Avant de voir sous quelle forme, et dans quelle mesure s'exerce cette réglementation, il importe d'en fournir une justification suffisante. Pourquoi les pouvoirs publics interviennent-ils en pareille matière, ont-ils des motifs légitimes pour intervenir ? Telle est la première question qu'il nous faut examiner.

Il y a, en premier lieu, des raisons d'agir, qui sont communes à toute protection des travailleurs, et ce n'est pas ici le lieu d'y insister. Dans tous les pays du monde civilisé, depuis un quart de siècle surtout, un principe permanent domine les gouvernements qui passent : l'État s'est reconnu un devoir nouveau, un devoir de justice qui exige que les faibles sociaux ne soient pas écrasés

(1) Nous ne nous occuperons ni des transports maritimes, ni des transports fluviaux. Pour ceux-ci, cf. les ouvrages généraux et spécialement pour les entreprises de transport en commun par les bateaux-mouches sur la Seine, le rapport de M. Moreau, secrétaire général de la Fédération des transports, au Conseil supérieur du travail, dans sa session de 1902, rapport auquel il est fait allusion plus bas.

par ceux qui détiennent la puissance économique. Il est juste qu'il en soit ainsi. En outre, l'intérêt de l'Etat agit dans le sens de la justice ; il est de l'intérêt national de ne pas laisser tarir une source précieuse d'énergie et de travail : intérêt militaire, de ne pas avoir dans la nation armée des non-valeurs, créés par la déchéance physique, intérêt industriel, de ne pas laisser la main-d'œuvre donner un effort amoindri, produire un résultat imparfait. Ce sont là des considérations générales que tout le monde a présentes à l'esprit.

Mais il y a dans l'industrie des transports une utilité spéciale à ne pas livrer à une existence misérable, à un labeur excessif, les travailleurs affectés à ce mode d'activité. Il ne s'agit pas seulement d'un service public, dont la bonne exécution est indispensable à l'intérêt général, mais aussi d'un service qui atteint cet intérêt général d'une façon particulièrement sensible, disons le mot, vitale. Certes il est nécessaire que les agents des postes et télégraphes remplissent leurs fonctions avec ponctualité, peut-être même avec zèle ; mais le retard dans la transmission d'une lettre ou d'une dépêche télégraphique, l'empressement médiocre à donner une communication téléphonique n'auront pas, la plupart du temps, les conséquences tragiques, d'un retard de train, d'une transmission inexacte de signaux. C'est la sécurité même du public transporté qui exige l'intervention en cette matière. Et il ne suffit pas de multiplier les contrôles et les sanctions. Le remède est comme le

mal, il est plus profond. Il faut, pour la sécurité du public, que le personnel jouisse d'un minimum, non seulement de repos, mais de bien-être, qui lui permette d'accomplir, avec une lucidité entière, des fonctions délicates, dont dépend souvent la vie elle-même des voyageurs. Le personnel doit être, selon l'expression de M. Noblemaire, alerte et dispos (1), et c'est le devoir des pouvoirs publics, de veiller à ce qu'il puisse conserver ces qualités. Il est évident qu'un mécanicien, surchargé de besogne pendant un temps prolongé, ne jouissant que d'un salaire de famine, n'apportera pas à la conduite de sa machine la même présence d'esprit, la même attention soutenue qu'un autre, moins fatigué, et mieux rétribué.

Théoriquement, toute intervention ayant pour but de relever la condition économique des travailleurs des transports, peut donc se justifier par l'intérêt bien entendu du public, ou autrement dit le souci de sa sécurité. En fait, elle ne s'exercera que là où il y a un lien de causalité direct entre cette intervention et la sécurité des voyageurs, et ainsi une double limitation intervient.

D'un côté les agents protégés seront ceux dont le service intéresse d'une manière indiscutable la préservation des voyageurs contre les accidents : mécaniciens, chauffeurs, etc.

(1) Cf. *Revue des Deux-Mondes*, 15 janvier 1902. La réglementation du travail dans les chemins de fer d'intérêt général, *passim*.

D'un autre côté la réglementation de la journée de travail étant la cause la plus certaine de la bonne exécution du service, sera le point sur lequel porteront spécialement les efforts des pouvoirs publics.

En résumé, la sécurité étant ici la forme tangible de l'intérêt social, c'est elle le motif principal de l'intervention, et dans bien des cas c'est la mesure même du droit d'intervention.

#### **Sources positives de l'intervention en matière de transports.**

Cette intervention, ce n'est pas dans les lois générales sur la protection des travailleurs que nous la trouverons. En effet, l'objet essentiel de cette législation protectrice est la réglementation du travail dans les usines, c'est-à-dire d'un travail sinon en lieu clos, du moins dans un espace limité et par conséquent assez aisément contrôlable, travail relativement uniforme, et par suite susceptible d'être soumis à des règles précises. Or le signe distinctif des entreprises de transport, c'est la dispersion dans l'espace de leur fonctionnement et la variété infinie de leur mécanisme : elles sont très difficiles à surveiller, elles sont très délicates à réglementer. Il faut donc, tout au moins dans la plupart des cas, des textes spéciaux, plus souples et mieux appropriés.

Si nous parcourons, en effet, les grandes lois qui constituent le droit commun industriel, nous voyons



que, sauf exception, elles sont écartées de notre domaine, soit expressément, soit par voie interprétative.

Le décret du 9 septembre 1848 « relatif aux heures de travail dans les manufactures et les usines » et fixant à 12 heures de travail effectif la journée ouvrière, est de par son titre même, inapplicable aux transports.

De même la loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes, dans les établissements industriels, est étrangère à l'industrie des transports. Une circulaire du ministre du commerce en date du 28 février 1894, a formellement écarté l'application qu'on en aurait pu faire aux « établissements, ateliers, chantiers des entreprises de transport ».

Il nous faut de même passer sous silence la loi du 30 mars 1900, qui, portant modification aux deux lois précédentes, ne comporte nul changement dans les établissements visés.

Par contre, la loi du 9 avril 1898 sur les accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, étend formellement le bénéfice de ses dispositions aux entreprises de transport par terre ou par eau des personnes et des marchandises (art. 1<sup>er</sup>). Par conséquent tous les agents, ouvriers ou employés des transports, ont droit, pour les accidents survenus par le fait ou à l'occasion du travail, aux indemnités et rentes prévues par la loi.

La loi du 12 juin 1893, portant le titre de loi concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans les

établissements industriels, est sans application aux entreprises de transport : elle vise en effet les mêmes établissements que la loi du 2 novembre 1892.

Mais *quid* des établissements industriels dépendant des entreprises de transport ? Si l'on se reporte au texte de l'article premier de la loi de 1893, on voit que les ateliers privés seuls y sont visés : les ateliers des chemins de fer n'y sont donc pas compris ; c'est ce qu'a décidé le Conseil d'Etat dans un avis du 1<sup>er</sup> août 1894.

Mais la loi du 11 juillet 1903 a modifié l'article premier de la loi de 1893 et l'une de ces modifications consiste dans l'introduction des mots « ateliers publics » dans l'énumération des établissements soumis à la loi. Voici l'interprétation donnée, de cet article, par une circulaire du ministre du commerce et de l'industrie en date du 20 janvier 1904 (1). Il faut distinguer :

1° Les chantiers de construction des lignes non encore en exploitation, sur lesquelles les travaux sont exécutés à l'entreprise ou sous la direction des Compagnies.

2° Les établissements des Compagnies [ateliers, chantiers, et, depuis la loi de 1903, magasins, bureaux et leurs dépendances] qui ne font pas partie du domaine public.

Pour ces deux catégories, la loi de 1893-1903 s'applique indiscutablement ; ce ne sont pas des établissements

(1) Cf. *Bulletin de l'Office du travail*, 1904, p. 160.

faisant partie du domaine public, ce sont des « établissements industriels. »

Mais il y a une troisième catégorie.

3° Les établissements des Compagnies [ateliers, chantiers, magasins, bureaux et leurs dépendances] faisant partie du domaine public.

Ici il faut distinguer encore : La loi de 1893-1903 n'ayant pas réglementé les industries de transport, ne s'applique pas aux établissements des chemins de fer, soumis aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée le 1<sup>er</sup> mars 1901 [Cf. *infra*].

Par contre, certains ateliers sont de véritables établissements industriels et sont soumis à la loi de 1893-1903 ; ils ne se distinguent en rien, au point de vue de l'hygiène et de la sécurité des travailleurs, des établissements similaires de l'industrie privée, suivant la formule du Comité de l'exploitation technique. Ils doivent être soumis à la loi ; celle-ci dit formellement en effet : établissements « publics ou privés ».

Notons qu'en 1902 le conseil supérieur du travail a formulé un vœu en faveur de l'extension de la loi aux transports par terre et par eau (1).

(1) Cf. *Bulletin de l'Office du travail*, 1902, p. 90.

Sur la question de l'application de la loi de 1893-1903 aux transports, cf. Couppel du Lude, thèse, Paris, 1905 : *La réglementation et le contrôle de la durée du travail dans les chemins de fer* : introduction ; et Jean Joubiès, thèse Paris, 1905. *L'hygiène des travailleurs adultes*, p. 105 et sq.

La loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire porte dans son article 17 qu'elle ne s'applique pas aux entreprises de transport par eau ni aux ouvriers des chemins de fer dont le travail est réglé par des dispositions spéciales. Rédaction ambiguë, car si l'on s'en tenait au texte de cet article, il ne faudrait priver du repos hebdomadaire que les ouvriers et employés dont le travail est réglementé ; or ils sont relativement peu nombreux. Quoi qu'il en soit de la discussion à la Chambre des députés et des déclarations du ministre, il ressort que c'est de la libre volonté des Compagnies, stimulées par les pouvoirs publics, que dépend le repos hebdomadaire dans les chemins de fer. Il y a eu de la part des Compagnies, une promesse de réaliser spontanément la réforme, mais au point de vue législatif, les agents des chemins de fer ne sont pas soumis à la réglementation générale qui assure un jour de repos par semaine aux ouvriers et employés.

Les conclusions que nous avons posées s'appliquaient spécialement aux chemins de fer proprement dits, mais elles sont aussi valables pour les tramways, sauf en ce qui concerne la loi de 1906 sur le repos hebdomadaire.

Une circulaire des ministres des travaux publics et du travail, en date du 17 décembre 1906 dit formellement en effet que les tramways et les chemins de fer usiniers et miniers sont astreints au repos hebdomadaire et ont droit au roulement. C'est aux préfets, sous l'autorité du ministre des travaux publics, pour les

tramways, aux ingénieurs des mines, sous l'autorité du ministre du travail, pour les chemins de fer miniers, qu'il appartient d'en surveiller l'application (1).

Une autre circulaire des ministres du travail, des postes et télégraphes définit ce qu'il faut entendre par tramways et la distinction qu'il convient d'établir entre tramways et chemins de fer (2).

Ainsi, en principe, la réglementation générale du travail est inapplicable aux transports en commun. S'ensuit-il donc que les pouvoirs publics soient désarmés et doivent s'en remettre à l'initiative des Compagnies ? Les réformes jugées nécessaires dans le domaine de l'activité privée sont-elles condamnées à échouer sur le terrain du domaine public ? Il n'en est rien, et nous allons voir que si la source du droit d'intervention est différente, elle n'en fournit pas moins aux autorités dont dépendent les entreprises de transport, des armes précises et énergiques. Pour la clarté de l'exposé, il nous faut distinguer les chemins de fer d'intérêt général, les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

#### **Chemins de fer d'intérêt général.**

Voyons d'abord les textes en vertu desquels s'exerce l'intervention des pouvoirs publics ; nous examinerons

(1) Cf. *Bulletin de l'Office du travail*, 1907, p. 60.

(2) Cf. *ibid.*, p. 611.



ensuite les formes qu'a revêtues cette intervention.

Nous nous trouvons en présence de trois textes principaux : une loi, une ordonnance et un avis du Conseil d'Etat.

La loi, c'est celle du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui, dans son article 21, prévoit des ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ainsi que des peines (amende et emprisonnement) pour toute contravention à ces ordonnances.

L'ordonnance est celle du 15 novembre 1846 modifiée par le décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, qui a le même objet que la loi précitée. L'article 56, d'une part, prescrit aux Compagnies de soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du ministre ; d'autre part, il prévoit que le ministre pourra y apporter les modifications nécessaires. L'article 64 décide de même que si la Compagnie, invitée par le ministre à statuer sur un objet, ne le fait pas dans un délai déterminé, il pourra statuer directement. L'article 76 enfin, rappelant l'article 21 de la loi de 1845, prévoit des sanctions pour les infractions au présent règlement.

Reste un avis du Conseil d'Etat de 1884 qui reconnaît au ministre les pouvoirs les plus étendus quant à la réglementation du travail des agents dont le service intéresse la sécurité publique, avis qui rappelle les divers

textes que nous avons signalés et qui en tire les mêmes conclusions (1).

Ainsi le droit d'intervention du ministre si justifiable, nous l'avons vu, en théorie, peut se baser sur des textes précis. Voyons rapidement dans quelle mesure il en a été usé.

Des circulaires ministérielles remontant à 1858, 1864, 1865 (2), invitent les Compagnies à rendre compte aux pouvoirs publics des conditions auxquelles sont assujettis les ouvriers et les employés ; elles les invitent même à réduire la journée de travail.

Depuis 1890, ces circulaires se multiplient, car la sanction directe n'existant pas, les ministres successifs en sont réduits à de périodiques rappels à l'ordre qui sont de pure forme.

Aussi M. Baudin, en 1899, se décida-t-il à remplacer ces circulaires par des arrêtés pris en vertu de la loi de 1845 et de l'ordonnance de 1846-1901, et pourvus des sanctions pénales que nous avons signalées. Il y a quatre arrêtés principaux.

L'arrêté du 4 novembre 1899, modifié le 20 mai 1902 et le 2 mai 1906 sur le travail des mécaniciens et des chauffeurs.

(1) Cet arrêt est celui du 9 avril 1884 rapporté dans le *Bulletin annoté des chemins de fer de l'année 1899*, p. 80.

(2) Cf. notamment la circulaire du 3 mai 1864 (*Dictionnaire des chemins de fer de Palaas*, t. II, p. 56), et celle du 9 mai 1865 (*ibid.*, p. 272).

2° L'arrêté portant la même date réglementant le travail des agents des trains.

3° L'arrêté du 23 novembre 1899 sur le travail des agents des gares, modifié le 4 mai 1906 (1).

4° L'arrêté du 10 octobre 1901 sur la durée du travail des agents chargés de la surveillance et de l'entretien des voies.

Remarquons que tous ces agents remplissent des fonctions qui intéressent directement la sécurité du public.

Sans entrer dans le détail de ces arrêtés, disons rapidement quel est l'esprit de la réglementation.

Le principe est d'établir pour le travail ou les grands repos des durées moyennes par périodes déterminées ; d'autre part des maxima ou des minima journaliers, le tout variant suivant les catégories d'agents.

Les grands repos sont plus considérables à la résidence qu'en dehors.

Le temps de réserve, c'est-à-dire le temps pendant lequel l'agent est inoccupé, mais disponible, doit être compté pour tout ou partie du travail.

Le battement, c'est-à-dire la période comprise entre l'arrivée du train que les agents ont piloté et le départ du train qui doit les ramener chez eux, compte comme travail, à condition qu'il ne dépasse pas 1 heure 1/2.

(1) Modifié lui-même par une circulaire du 11 avril 1909 qui vise le travail des agents des trains, des mécaniciens et des chauffeurs, ainsi que la durée des grands repos. Cf. *J. off.* du 11 avril 1909.

Sont obligatoires et l'affichage apparent des tableaux et graphiques de roulement et la tenue de registres spéciaux sur lesquels les agents doivent inscrire leurs observations.

Mais dans ces arrêtés, on ne trouve rien sur les congés annuels ; car cela ne concerne pas directement la sécurité.

L'application de ces prescriptions appartient à un corps de contrôleurs du travail, qui autrefois dépendaient du service de l'exploitation technique et qui aujourd'hui sont rattachés directement au ministère des travaux publics. Ils n'ont pas pour unique fonction l'exécution des arrêtés sur la durée du travail, mais depuis 1902 ils sont chargés également de l'application de toutes les lois, décrets et arrêtés destinés à assurer la sécurité et l'hygiène des travailleurs dans les chemins de fer. Ils ont de plus un droit d'examen sur tous les projets de construction et d'aménagement des locaux où doivent résider les agents des chemins de fer.

Telle est la législation en vigueur. Mais il nous faut dire deux mots des projets en préparation, ou tout au moins de deux d'entre eux : le projet Berteaux et le projet gouvernemental sur les retraites.

La proposition de loi déposée par M. Berteaux substituait le système de la journée de travail maxima, système rigide, au système des moyennes, et limitait la journée de travail à 10 heures sur 24 pour les mécaniciens, les chauffeurs et les agents. Elle fut votée à la

Chambre des députés le 27 décembre 1897. Mais le Sénat, le 7 juin 1901, vota un texte différent qui prenait pour base le système des moyennes. La Chambre, l'ayant repoussé, le projet est resté en suspens, sans que les deux assemblées semblent vouloir adopter un projet transactionnel.

D'ailleurs, la question des retraites a refoulé au second plan celle de la journée de travail.

L'intervention des pouvoirs publics dans la question des retraites n'est pas nouvelle : dès 1880, une loi du 27 décembre, dans son article 2, obligeait les Compagnies à soumettre dans le délai d'un an, à l'homologation ministérielle, les statuts et règlements de leurs caisses de secours (1).

La loi du 10 avril 1902 a complété cette loi en décidant que dans les cas où l'homologation ministérielle n'est accordée que sous réserves de certaines modifications ou additions non acceptées par la Compagnie, il sera statué par décret, rendu par avis conforme du Conseil d'Etat.

Mais le personnel trouvait ces mesures insuffisantes et réclamait une intervention plus énergique et plus directe.

Elle s'est produite avec le projet de loi gouvernemental relatif aux conditions de retraite du personnel des

(1) Cf. Houdaille, *Etude sur les rapports des agents de chemins de fer avec les Compagnies* ; Soulier, *Les institutions de retraites des Compagnies de chemins de fer*.



grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général (1).

Après de vives discussions, ces conditions ont été fixées ainsi :

1° Pour tout agent : 25 années d'affiliation .

2° Pour les mécaniciens et les chauffeurs : 50 ans d'âge ;

Pour les autres agents du service actif : 55 ans ;

Pour les employés de bureau qui n'ont pas passé 15 ans dans le service actif : 60 ans d'âge.

En cas de maladie, blessures ou infirmité prématurée, la durée de l'affiliation est réduite.

La pension de retraite est égale à la moitié du traitement ou salaire moyen lorsque deux conditions sont remplies.

1° Pour les mécaniciens, chauffeurs, agents des trains, 50 ans d'âge et 25 ans d'affiliation.

2° Pour les autres services 55 ans d'âge et 25 ans d'affiliation.

La pension sera augmentée proportionnellement aux années d'affiliation en sus de 25 ans, diminuée lorsque les conditions d'âge et d'affiliation ne sont pas remplies.

Le montant des versements effectués par les Compagnies sera déterminé par les règlements de retraites. Ils pourront être constitués en partie par des retenues opérées sur les traitements et salaires.

(1) Devenu la loi du 23 juillet 1909.

Six mois avant la mise en application de la loi, les administrations des chemins de fer devront soumettre leurs nouveaux règlements à l'homologation du ministre.

Le régime entrera en vigueur immédiatement après l'expiration de la première année suivant celle de la promulgation de la loi.

#### **Chemins de fer d'intérêt local.**

Les textes que nous avons signalés comme étant la source de la réglementation à l'égard des chemins de fer d'intérêt général, trouvent également dans les chemins de fer d'intérêt local leur domaine d'application. Notons en particulier les articles 56 et 64 de l'ordonnance de 1846 modifiée en 1901, qui donnent au ministre des travaux publics des pouvoirs étendus, et l'avis du Conseil d'Etat du 9 avril 1884.

Remarquons aussi que, si un chemin de fer d'intérêt local emprunte le sol d'une voie publique, les règles relatives aux tramways, que nous allons analyser maintenant, lui seront applicables (1).

#### **Tramways.**

La loi du 11 juin 1880, en son article 37, rend applicable la loi du 15 juillet 1845, à l'exception de quelques

(1) Loi du 11 juin 1880, art. 3, § 4.

articles sans intérêt pour nous. L'article 38 de la même loi prévoit un règlement d'administration publique pour les mesures nécessaires à son exécution.

C'est le décret du 6 août 1884. Il contient un article 39 (§ 2-2°), qui donne aux préfets le droit d'exiger des concessionnaires les réformes que réclame la sûreté de la circulation.

Il contient aussi l'article 54 qui confère au préfet le pouvoir de statuer directement, dans le cas où le concessionnaire ne lui a pas soumis sa proposition dans le délai fixé, et l'article 56 qui fait constater, poursuivre et réprimer conformément aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, les contraventions au présent règlement, aux décisions ministérielles, et aux arrêtés pris parmi les préfets pour l'exécution de ce règlement.

C'est en se basant sur ces textes que le 15 février 1901 le ministre des travaux publics adressait aux préfets une circulaire dans laquelle il les priait d'inviter les concessionnaires du département à leur soumettre des propositions pour la réglementation de la durée du travail et du repos de leur personnel et les invitait à statuer sur ces propositions (1).

Les préfets devaient s'inspirer des principes qui avaient été posés dans les arrêtés ministériels réglementant la durée du travail et des repos du personnel des grandes Compagnies, et par conséquent se référant aux données que nous avons exposées plus haut

(1) *Bulletin de l'Office du travail*, 1901, p. 208.

En outre, après la promulgation des décrets, dits décrets Millerand, c'est-à-dire les décrets sur les conditions du travail dans les marchés passés au nom de l'Etat, des départements, des communes (10 août 1899), une circulaire fort intéressante fut adressée par le ministre aux préfets sous ce titre : « Circulaire en date du 21 février 1900 adressée par le ministre des travaux publics aux préfets, sur les conditions de travail des employés et agents des tramways ou chemins de fer d'intérêt local (1). »

Cette circulaire se divise en deux sections, la première reproduisant les conditions de travail insérées dans les cahiers des charges des tramways de la région parisienne, et la seconde faisant de même pour les réseaux urbains de province.

#### **Conditions de travail de la région parisienne.**

Elles sont inscrites dans deux types de cahiers des charges dont la date indique d'elle-même les caractères distincts : le premier type est celui du 30 mars 1899, avant les décrets Millerand, le second type, celui du 13 février 1900, après les décrets Millerand.

Nous reviendrons plus en détail sur ces décrets ; qu'il nous suffise de dire ici que leur grande originalité est de permettre l'inscription d'un salaire minimum dans

(1) Cf. *Bulletin de l'Office du travail*, 1902, p. 3

les cahiers des charges d'une journée de travail réduite et d'un personnel étranger limité.

Analysons brièvement maintenant chacun des deux types.

Voici d'abord quelles sont en résumé les dispositions des cahiers des charges conformes au décret du 30 mars 1899 (1).

1° On accordera aux ouvriers et employés un congé annuel de 10 jours sans retenue de salaire.

2° Les périodes d'instruction militaire seront payées intégralement.

3° Les jours de maladie seront payés au salaire intégral pendant 90 jours, et pour moitié pendant une seconde période de 90 jours.

4° En cas d'accident survenu dans le travail, l'ouvrier recevra les indemnités fixées d'après la loi de 1898.

5° L'administration se réserve le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

6° Une commission sera délivrée sous forme de contrat de louage à tout agent ayant 24 mois de service.

7° (2) Moyennant une retenue de 2 0/0 sur les salaires et un versement par le concessionnaire de 6 0/0, tout le personnel ouvrier aura droit à des livrets à la Caisse nationale des retraites.

8° Le concessionnaire constituera une caisse gérée

(1) Art. 37 *ter*.

(2) Art. 37 *quater*.



par les ouvriers et employés eux-mêmes, destinée à assurer, en cas de maladie ou d'accident, le service médical et pharmaceutique gratuit.

Parmi les Compagnies qui sont soumises au décret de 1899, citons en particulier l'Ouest Parisien et les Nogentais.

Le deuxième type de cahier des charges est celui qui doit se conformer au décret du 13 février 1900, ce décret n'étant lui-même qu'une adaptation des conditions de travail sur les réseaux de tramways aux décrets Millerand, récemment promulgués (1).

1° Pour les travaux de construction, les dispositions des décrets Millerand s'appliqueront, soit que le concessionnaire construise lui-même ou bien qu'il passe un marché avec un entrepreneur.

2° Pour l'exploitation, un jour de repos périodique et un congé annuel seront assurés, sans que le total puisse obligatoirement excéder 64 par an.

3° Le personnel devra être français.

4° Un salaire minimum de 5 francs par jour ou de 150 francs par mois sera accordé au personnel.

5° La durée moyenne du travail effectif ne devra pas dépasser 10 heures par jour ou 60 heures par semaine avec maximum de 12 heures par jour, sous réserve de limitations plus strictes qui pourront être prises par le préfet de police au point de vue de la sécurité de l'ex-

(1) Art. 37 *ter*.

exploitation. Cette disposition est, dans sa partie finale, une simple application des droits reconnus aux pouvoirs publics par les lois et ordonnances, pour sauvegarder la sécurité du public.

6° Ces prescriptions ne sont pas d'une rigidité intangible. Le concessionnaire pourra y déroger avec l'autorisation expresse de l'administration. Mais il sera dû aux ouvriers une rémunération supplémentaire pour les heures de travail en plus.

En outre, un accord entre le ministre et le concessionnaire est toujours possible, en vue de réviser les dispositions précédemment analysées, mais il devrait entendre auparavant les délégués élus du personnel.

7° Les sanctions à ces dispositions sont, d'une part, l'amende, et de l'autre, la déchéance. L'amende réservée à la simple inexécution des conditions ci-dessus, est fixée par le ministre des travaux publics : et elle doit être égale à la somme nécessaire pour indemniser les ouvriers. Quant à la déchéance, elle sera prononcée si les infractions ont un caractère de continuité et de gravité qui exige cette suprême sanction (1).

La *Compagnie générale parisienne* est, pour la totalité de ces lignes, soumise aux décrets de 1900.

(1) Nous n'avons mentionné que les dispositions qui se distinguaient de celles du décret de 1899. Mais l'énumération que nous avons faite n'est pas limitative. On retrouve dans le décret de 1900 les mêmes règles que dans celui de 1899 au sujet des périodes d'instruction militaire, des indemnités en cas d'accidents, des mesures d'hygiène, du commissionnement. Enfin l'article 37 *bis-quater* est la transcription littérale de l'article correspondant du décret de 1899.

Notons, pour terminer cette question, qu'un certain nombre de Compagnies, comme le Nord Parisien, se voient appliquer le décret de 1899 pour certaines lignes concédées à cette époque et le décret de 1900, pour les autres.

#### Conditions de travail dans les réseaux urbains de province.

C'est l'objet de la section II de la circulaire ; elle distingue suivant que les conditions de travail sont contenues dans les cahiers des charges ou dans les conventions.

##### A. — *Cahiers des charges.*

En 1902, nous trouvons seulement celui du tramway de Dijon à Saint-Senne-l'Abbaye qui contienne une disposition en faveur du personnel (1). Il exige que le concessionnaire se conforme, pour la durée du travail aux prescriptions édictées par le ministre pour les chemins de fer d'intérêt général.

En outre il prévoit des retraites et une commission après un stage d'un an.

##### B. — *Conventions.*

Outre une clause très répandue sur la nationalité du personnel, nous trouvons quatre conventions qui stipulent des conditions de travail ; il s'agit des réseaux de Cette, Nantes, Roanne, Bordeaux. Elles visent ;

(1) Cf. Décret du 25 mars 1899, art. 38 et 38 *bis*,

- 1° La durée maxima du travail (Roanne-Bordeaux).
- 2° Le repos (Bordeaux).
- 3° Les congés (Roanne).
- 4° Les indemnités pendant les périodes militaires (Roanne).
- 5° Le minimum de salaire (Roanne, Bordeaux), tantôt par mois, tantôt par jour.
- 6° Les accidents du travail et les assurances (Bordeaux).
- 7° Les caisses de secours en cas de maladie (Roanne, Cette).
- 8° Les caisses de retraites avec versements ouvriers et patronaux (Roanne, Bordeaux, Nantes) (1).

Ainsi l'intervention des pouvoirs publics va partout se précisant, s'accroissant, imposant aux concessionnaires des conditions qui restreignent chaque jour davantage leur liberté au profit du bien-être, de la sécurité, de l'existence même du personnel employé. Les exemples que nous avons cités de l'action protectrice de l'Etat, des départements, des communes paraîtront bientôt au personnel insuffisants, presque dérisoires ; déjà il revendique un traitement plus favorable. D'ailleurs les ouvriers et employés des transports qui sont protégés constituent une minorité infime parmi la foule de ceux qui sont livrés sans défense à l'entrepreneur qui les emploie.

(1) Cf. *Bulletin de l'Office du travail*, 1902, p. 32.

Aussi M. Moreau (1), au cours de la session du conseil supérieur du travail, avait-il en 1902 déposé un vœu suivi d'un rapport dont nous analysons ci-dessous les dispositions essentielles.

Voici le vœu (2) :

Les tramways, omnibus, métropolitain, bateaux-voyageurs et fiacres seront régis par une loi qui fixera la limitation de la journée de travail à 10 heures, le minimum et l'échelle des salaires ainsi que toutes les autres conditions du travail, en conformité avec la charte municipale ouvrière de Paris ou, pour la province, suivant les accords intervenus entre les municipalités et les syndicats représentant les ouvriers.

Il sera institué une commission arbitrale et une inspection ouvrière.

Les clauses ouvrières seront établies en double extrait, dûment signés par les parties intéressées, dont l'un sera remis à la représentation ouvrière, c'est-à-dire aux syndicats ouvriers, pour valoir titre vis-à-vis des tribunaux en cas de non-observation du cahier des charges.

Voici maintenant les principales conclusions du rapport (3) :

(1) M. Moreau est le secrétaire général de la Fédération des transports.

(2) Cf. Conseil supérieur du travail. Commission permanente, session de 1903, p. 3.

(3) *Idem*, p. 23 et sq.

1° La loi doit être substituée aux ordonnances du préfet de police.

2° Une inspection ouvrière doit être exercée parallèlement avec le contrôle de l'Etat.

3° Interdiction doit être faite aux concessionnaires de sous-traiter.

4° La journée de travail sera fixée à 10 heures.

5° Les salaires seront conformes au tableau dressé par M. Moreau.

a) Pour les employés de dépôt.

b) Pour les cochers, conducteurs ou receveurs.

c) Pour les machinistes ou wattmen.

Les primes seront supprimées.

Les employés de la voie verront leurs salaires augmentés de la moitié du salaire actuel, en compensation de 2 heures supprimées par suite de la réduction de la journée de 12 heures à 10 heures.

6° Caisses de secours et maladies. — Une caisse spéciale dirigée par le personnel et subventionnée par l'exploitation dans les conditions déterminées par la charte municipale ouvrière, aura à payer les secours de maladie à journée entière pendant un an, sans aucune retenue sur les salaires. Les médecins et pharmaciens seront à la charge de l'exploitation.

Tout blessé aura droit à la journée entière de son salaire, à dater du premier jour jusqu'à guérison complète ou règlement de son cas et sans préjudice des indemnités ou rentes qu'il pourra obtenir en vertu de la loi sur les accidents.

7° et 8° Congrès. — Repos hebdomadaire. — Il sera accordé :

- a) Des congés de 10 jours sans interruption payés.
- b) Un jour de repos hebdomadaire payé.

9° Les périodes militaires seront payées à journée entière.

10° Une retraite sera constituée pour tout agent et dès son entrée en service, à raison de 2 0/0 prélevé sur le salaire du personnel et de 6 0/0 versé par le concessionnaire.

Les fonds seront placés à capital aliéné ou réservé au gré de l'employé, avec jouissance de la rente à l'âge qu'il aura choisi, tant par ses versements que par ceux opérés par l'exploitation.

11° Il ne sera fourni aucun cautionnement.

12° Une commission arbitrale composée de trois membres dirigeants et de trois membres des conseils syndicaux pour statuer sur les cas de punition ou révocation provoquant des protestations des intéressés.

13° Au bout de 6 mois, une commission sera délivrée à tout agent.

. . . . .

18° Le personnel sera recruté obligatoirement parmi les habitants comptant au moins trois ans de présence à Paris ou dans le département de la Seine et un an de résidence pour les concessions des villes de province (1).

(1) Cf. Conseil supérieur du travail. Session de 1903. La réglementation du travail dans les entreprises de transport (Commission permanente du Conseil supérieur du travail), p. 26.



19° A côté du contrat officiel sera établi un contrat particulier entre la représentation ouvrière et les concessionnaires, contrat qui ne sera autre chose que la reproduction textuelle du contrat officiel, en ce qui touche la réglementation ouvrière, mais dont un double sera délivré entre les mains du facteur ouvrier qui pourra s'adresser comme partie contractante devant les tribunaux pour le règlement de tous les conflits qui pourront surgir dans l'application des clauses ouvrières (1).

Une discussion s'engagea le 22 juin 1903 et les jours suivants à la commission permanente ; on fut d'accord pour écarter les conclusions de M. Moreau, et on fit porter tout le débat sur cette question : y a-t-il lieu de soumettre les entreprises de transport à une règle législative, et en ce cas faut-il leur appliquer la loi de 1848 ?

Un vœu en ce sens fut adopté le jour même ; puis le 6 juillet 1903 les représentants des patrons et des ouvriers de l'industrie des transports furent entendus, et le 10 juillet le texte définitif du vœu fut adopté : « Le Conseil supérieur du travail émet le vœu que la loi du 9 septembre 1848 soit appliquée aux entreprises de transport en commun par terre et voie fluviale, les chemins de fer exceptés (2). »

Le vœu de la Commission permanente, pas plus

(1) P. 27. La réglementation, etc. Conseil supérieur du travail, 1903.

(2) P. 36, 37, 38, *ibid.*

que les conclusions du rapport de M. Moreau n'ont pu être insérées dans un texte législatif, et peut-être leur précision et leur complexité se prêtent-elles mal à la rigueur d'une disposition générale. Mais M. Doumergue, le 10 juillet 1906 a déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi qui, reconnaissant la difficulté tant de la réglementation que du contrôle, se contente d'exiger que les cahiers des charges des entreprises en commun autres que les transports, fixent la durée exacte de la journée de travail et que les chefs d'entreprise respectent les conditions du travail établies.

Voici le texte :

SECTION II. — *Dispositions relativement aux établissements de commerce, aux entreprises de transport, et au travail à domicile.*

ART 6. — Les cahiers des charges des entreprises de transport en commun autres que les chemins de fer et la navigation maritime devront obligatoirement fixer la durée du travail du personnel.

Les chefs d'entreprise sont tenus d'observer les stipulations relatives au travail inscrites dans leurs cahiers des charges. Ils doivent en outre adresser au ministre du commerce un extrait certifié conforme de ces dispositions (1).

Nous terminerons cet exposé général par un compte-

(1) Cf. Chambre des députés. *Doc. parlam.*, 1906, n° 236, p 912.

rendu sommaire de la question de la réorganisation des transports à Paris, et de l'état actuel des difficultés que soulève la condition future du personnel. La concession de la Compagnie générale des omnibus parisiens venant à expiration en 1910, ainsi que celle des Compagnies extérieures Nord et Sud, pour une partie de leurs lignes, l'imminence du problème apparaît clairement. D'autre part l'influence évidente que la solution choisie aura sur toutes les autres concessions en matière de transports en commun, tant à Paris qu'en province justifierait encore cette brève analyse.

#### **Réorganisation des transports en commun parisiens.**

La question de la réorganisation des transports en commun parisiens ne date pas d'hier : dès 1904, le ministre des travaux publics institua une commission spéciale pour étudier la meilleure solution à intervenir. Nous ne remonterons pas jusque-là, nous contentant d'exposer comment se présente actuellement, en ce qui concerne le personnel, ce grave problème.

Il y a deux systèmes en présence : l'un est soutenu par le ministre des travaux publics, l'autre est celui du conseil municipal. Le premier peut être dit système de la protection, le second, système de l'assimilation.

Le ministre des travaux publics, qui avait délégué aux conseils général et municipal le droit de concéder leurs réseaux respectifs, n'avait pas abdiqué son pouvoir de contrôle, et dès le 17 novembre 1906 (1), dans

(1) Cf. *Bulletin municipal* du 17 novembre 1906.

une lettre au préfet de la Seine, il indiquait les conditions auxquelles il subordonnait son adhésion. Il voulait assurer au personnel un régime basé sur les clauses suivantes :

1° Nationalité française des agents.

2° Maintien des salaires actuels.

3° Minimum de salaire de 5 francs par jour ou 150 francs par mois.

4° Limitation à 10 heures de la durée moyenne du travail effectif, avec limitation spéciale à déterminer suivant les emplois, pour la journée de présence.

5° Paiement de deux journées de repos par mois.

6° Droit à un congé annuel de 10 jours.

7° Organisation du service médical et pharmaceutique ainsi que du règlement des secours de maladie et des indemnités pour périodes d'instruction militaire par des sociétés de secours mutuels gérées par les agents et alimentées, pour les deux tiers au moins, par des subventions forfaitaires des concessionnaires.

8° Livrets à la Caisse nationale des retraites, alimentée par des versements ouvriers égaux à 2 0/0 du salaire et par des subventions patronales de 6 0/0 des mêmes salaires.

9° Délivrance à tout ouvrier ou employé comptant un an de service, d'un contrat de louage d'ouvrage contenant les reproductions textuelles des clauses ouvrières.

10° Remise d'une copie de ces clauses à tout groupement légalement constitué.

11° Délivrance à tout agent révoqué, qui en fait la demande d'une déclaration écrite indiquant les motifs du renvoi.

12° Interdiction des amendes ou retenues sur les salaires.

Ces clauses, très favorables au personnel des transports, écartaient facilement toute idée d'assimilation : le ministre se contentait, on le voit, de faire une application largement comprise des décrets de 1899 sur les marchés de travaux publics et de fournitures, dits décrets Millerand, sur lesquels nous aurons à revenir par la suite.

Mais le conseil municipal suivait une autre voie (1). En mars 1907, il invitait la première commission à lui soumettre un rapport qui ne tarda pas à être distribué (n° 60 de 1907), et la discussion commença le 11 novembre.

Dès le 16 novembre 1907 se posait la question de l'assimilation. Cette assimilation du personnel d'une concession à un personnel municipal n'était pas une idée nouvelle : le conseil y voyait une sorte de régie déguisée, la régie franche étant impossible. Déjà on l'avait pratiquée pour les services du gaz et de l'électricité.

Le 9 décembre, le principe en était voté pour les transports ; le 13 décembre, en Comité secret, on en apprê-

(1) Nous ne parlons que du conseil municipal, le conseil général ayant adopté pour le personnel un régime identique.

ciait les conséquences financières, et l'on décidait de la renfermer dans les limites de 4 millions et demi de francs.

Le 20 décembre, une commission composée de membres du conseil général et du conseil municipal était nommée pour établir un rapport « sur les conditions d'assimilation au personnel municipal du personnel des transports ».

En 1908, après une intervention de M. Moreau, secrétaire général du syndicat du personnel de la Compagnie générale des omnibus, apportant au conseil le programme des revendications syndicales et l'exposé pratique de l'assimilation, le rapport de M. Heppenheim, au nom de la commission, fut mis en discussion.

Enfin, le 4 avril 1908, les articles 21 et 22 de la convention de omnibus et les articles 14 et 14 *bis* de la convention des tramways municipaux, étaient adoptés.

En voici les clauses les plus intéressantes :

1° Le personnel devra être français et justifier d'un séjour d'au moins trois ans consécutifs dans le département de la Seine.

2° L'assimilation se fera conformément aux tableaux annexes, mais les situations acquises, supérieures à ce que donnerait l'assimilation, sont maintenues.

3° Des salaires minimum de 1.825 francs par an seront payés aux hommes ; de 1.277 fr. 50 aux femmes occupées d'une manière permanente ; les femmes employées temporairement recevront 0 fr. 35 l'heure.

4° Les primes seront maintenues.

5° La journée de travail sera de 10 heures, interrompue par le temps nécessaire aux repos, soit 1 heure  $1/2$ .

On pourra exceptionnellement faire 11 heures, mais le maximum de 60 heures par semaine ne pourra être dépassé.

6° Le repos hebdomadaire sera payé (le salaire est annuel), le plus possible il sera pris le dimanche, il devra comprendre 36 heures consécutives.

7° Des congés volontaires et annuels seront donnés, mais sans paiement du salaire.

8° Un service médical et pharmaceutique sera organisé : ce service ainsi que les secours en cas de maladie et les indemnités à accorder pendant les périodes d'instruction militaire seront assurés par une ou plusieurs sociétés de secours mutuels, gérées par le personnel, sous le contrôle du concessionnaire.

9° Des caisses de retraite semblables à celle des employés de la préfecture seront établies

10° Chaque groupement des travailleurs des transports désignera un délégué qui devra entrer en possession d'une copie des dispositions intéressant le personnel.

11° Le futur concessionnaire sera tenu de reprendre tous les agents en fonction le 1<sup>er</sup> juillet 1907.

Suivent des projets de délibération, dont la légalité est douteuse, et dont voici les plus significatifs.

1° Organisation d'un conseil du travail semblable à

celui du gaz, qui contrôlera l'application des clauses concernant le personnel.

2° Chaque fois qu'une des organisations syndicales demandera à entrer en pourparlers avec le concessionnaire, celui-ci devra, dans les cinq jours, fixer un rendez-vous au représentant du syndicat.

Ces clauses, d'après les calculs du ministre à qui certaines paraissaient d'ailleurs peu désirables, devaient porter le coût de l'assimilation à 6 millions 1/2. Aussi, dans une lettre du préfet de la Seine, du mois de juin 1908, il insistait pour que l'on en revînt au programme qu'il avait exposé en 1906.

Il acceptait cependant, par esprit de conciliation, les dispositions relatives au paiement des périodes d'instruction militaire, aux caisses de secours en cas de maladie ; il proposait aussi, mais sous réserve des conséquences financières, le congé annuel de 12 jours payés et l'habillement gratuit.

Cependant le préfet de la Seine communiquait aux demandeurs en concession les bases du projet de traité voté. Sans entrer dans le détail, disons que ni la Compagnie générale des omnibus, ni la Société Météor, ni M. Darracq, ni M. Paindavoine n'acceptaient les clauses visant le personnel telles que le conseil municipal les avait votées. Tous en demandaient le remaniement (1).

Aussi, dans un mémoire au conseil municipal, le pré-

(1) Cf. Mémoire du préfet de la Seine au conseil municipal, p. 52 et sq., le tableau des modifications proposées.



fet proposait d'adopter avec quelques modifications, les bases indiquées par le ministre des travaux publics.

Un rapport supplémentaire de M. Heppenheimer (n° 8 de 1909) fut déposé sur la question. Le rapporteur y combattait à la fois les conclusions du ministre appuyées par le préfet de la Seine et celles formulées par M. Moreau, qu'il traitait de surenchères.

Le 26 février 1909, le rapport était mis en discussion au conseil général. M. Heppenheimer demandait au conseil de s'en tenir aux dispositions votées en avril 1908 par le conseil municipal ; il montrait que le vote d'un régime trop favorable tel que M. Moreau le préconisait, produirait des conséquences financières (1) qui décideraient le ministre à refuser son adhésion et à se renfermer dans le système proposé par lui.

Le président mettait aux voix les conclusions de M. Heppenheimer, qui étaient adoptées sans difficulté : l'assimilation était une fois de plus votée.

Le conseil général n'avait pu statuer que sur les réseaux qui relevaient de sa compétence le conseil municipal fut, quelque temps après, appelé à ratifier les conclusions du rapport Heppenheimer en ce qui concernait le réseau proprement municipal. Le 1<sup>er</sup> mars 1909, ces conclusions étaient adoptées sans discussion et à l'unanimité. Le personnel entier des transports en commun

(1) M. Heppenheimer (*Bulletin municipal officiel* du 28 février, p. 112, 1<sup>re</sup> colonne) estimait à 7 millions le chiffre des charges nouvelles.

soumis à la réorganisation, était assimilé au personnel municipal (1).

Mais tout n'était pas dit : restaient à obtenir et l'adhésion d'un concessionnaire sérieux et l'approbation du ministre.

Une note parue dans les journaux au mois de juin 1909, disait : « La commission d'admissibilité chargée d'examiner les réponses des demandeurs en concessions du réseau d'autobus au cahier des charges voté par le conseil municipal, s'est réunie hier. Un seul demandeur, la Société Météor, accepte les conditions d'exploitation proposées, et seul il a été retenu par la commission. Deux sous-commissions vont maintenant étudier la capacité technique et la capacité financière du demandeur. »

Cette étude ne fut pas favorable à la Société Météor, car la conclusion fut le rejet de cette société comme concessionnaire éventuel. On se trouvait ainsi en présence, d'un côté, d'un programme auquel le conseil municipal déclarait donner son adhésion entière et indivisible, et de l'autre, de demandeurs en concession qui, ou bien n'offraient aucune garantie, ou bien se refusaient à accepter pour base un programme qu'ils jugeaient incompatible avec une exploitation raisonnable.

Dans la première quinzaine de juillet, le préfet de la Seine invitait à nouveau le conseil à la réflexion. Il

(1) Cf. *Bulletin municipal officiel* du 3 mars 1909, p. 1185.

insistait, en ce qui concerne le personnel, sur la nécessité de préciser les conditions ouvrières, notamment au point de vue de leurs conséquences financières, ajoutant qu'il était d'autant plus utile de savoir à quoi l'on s'exposait, que s'imposait la nécessité d'adopter un régime analogue, sur cette question du personnel, pour les tramways et les autobus.

Le ministre des travaux publics, dont la réponse était fiévreusement attendue par le conseil, proposa, dans un mémoire au préfet de la Seine, un peu postérieur, une formule de conciliation sur les différents points qui séparaient sa manière de voir de celle du conseil. Et il ne cachait pas au conseil que son intransigeance ne viendrait pas à bout de lui. Ou bien la formule serait adoptée, et alors il ferait la concession au département et à la ville, à charge de rétrocession ; ou bien elle serait repoussée, et alors il ferait la concession directe, et il négocierait lui-même avec les demandeurs et les Compagnies exploitantes.

La formule de conciliation tendait, pour le personnel, à limiter les dépenses à un chiffre forfaitaire, soit 4 millions 1/2.

Le 16 juillet, les demandeurs en concession étudiaient les modifications proposées. MM. Etienne et Darracq, notamment, décidaient d'accepter le versement à forfait d'une somme de 4.500.000 francs, tant pour le personnel des tramways que pour celui des autobus.

Mais qu'allait faire le conseil municipal ? Il était con-

voqué dans une session extraordinaire pour étudier la question ; il sentit qu'il fallait aboutir. Et le 24 juillet, il adoptait l'article suivant qui règle la condition du personnel des autobus et des tramways municipaux (1).

« Le concessionnaire s'engage à assurer à son personnel un ensemble d'améliorations représentant un supplément de dépenses de 4.500.000 francs pour tout le personnel employé par la Compagnie générale des omnibus au 31 juillet 1907, tant pour les tramways que pour les omnibus.

« En conséquence, il est entendu que les dépenses que consentira le nouveau concessionnaire en faveur du personnel devront proportionnellement au nombre d'employés, agents et ouvriers en service, au 31 juillet 1907, correspondre aux dépenses de toute nature faites en 1908 par la Compagnie générale des omnibus et accrues d'une somme de 4 millions et demi.

« Cette augmentation devra servir aux retraites, secours de maladie, paiement des périodes militaires, repos hebdomadaire, amélioration de traitements et salaires.

« Quant à l'emploi de la somme consacrée ainsi au personnel, il sera déterminé par une commission mixte, composée de représentants de la ville de Paris, de la Compagnie et du personnel. Dans le cas où, sur certains points, il serait impossible d'arriver à une entente,

(1) Cf. Procès-verbaux du 24 juillet. Proposition Deville, Brunet, Grébauval.

il serait, sur ces questions, procédé à un arbitrage à l'aide d'un arbitre désigné par la Compagnie, un par le personnel et le troisième par les deux premiers, ou faute d'accord, par le président du tribunal de commerce.

« Si le concessionnaire réalise du chef du personnel des économies nettes sur les prévisions de la nouvelle exploitation, ces économies seront employées au profit du personnel jusqu'à pleine exécution du programme prévu au rapport de M. Heppenheimer de 1908. En cas de désaccord il sera procédé à un arbitrage. Toute nouvelle dépense du personnel provenant du développement ultérieur des réseaux sera dosée sur les frais d'exploitation et sur les bases appliquées au personnel préexistant. »

Au mois de septembre 1909, la commission d'assimilation du personnel des omnibus et tramways se réunissait pour consulter les délégués du personnel sur la résolution proposée par M. le directeur des affaires municipales, de fondre en un texte clair et précis toutes les propositions précédentes. L'accord se fit entre le rapporteur et les délégués, toujours sur les bases d'une somme de 4.500.000 francs à affecter au personnel. Dans le cas où cette somme serait trop faible, on l'appliquerait d'abord aux améliorations suivantes : minimum du service à 1.825 francs par an ; repos hebdomadaire, paiement des périodes d'instruction militaire, caisses de maladie, retraites, vêtements, primes fixes.

Au mois de septembre 1909, on attendait encore et l'approbation du ministre et la candidature d'un demandeur en concession.

Cette étude des conditions du travail dans les entreprises de transport par chemin de fer et par tramways nous amène tout naturellement à parler du Métropolitain : sa forme juridique en effet le range parmi les chemins de fer d'intérêt local, l'aspect de son exploitation le rapproche des tramways.

## DEUXIÈME PARTIE

### LE PERSONNEL DU CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN DE PARIS

---

#### CHAPITRE PREMIER

##### L'ÉLABORATION DE LA CHARTE DU PERSONNEL.

Le voyageur, qui, soit pour son plaisir, soit pour ses affaires, parcourt en tous sens le dédale des souterrains du Métropolitain, et considère ce mode de transport comme une nécessité de la vie parisienne, ne sait sans doute pas les difficultés sans nombre, les déboires incessants qui ont précédé la naissance de son moyen de locomotion favori. Projets, avant-projets, contre-projets, rapports des commissions et sous-commissions techniques, administratives, mixtes, enquêtes, contre-enquêtes, suppléments d'informations, amendements, articles additionnels, avis des corps consultatifs, mémoires de préfets, lettres de ministres, notes des demandeurs en concession, pourraient fournir la

matière à toute une littérature, pourraient être entassées dans des archives respectables et respectées. Littérature quelque peu décevante, archives quelque peu mélancoliques, car on y voit la chute des idées les plus séduisantes, l'avortement des conceptions les plus flatteuses. L'histoire du Métropolitain est le martyrologe des inventeurs et des rapporteurs.

Depuis 1854, date du premier projet, jusqu'en 1898 date du dernier, un nombre incalculable de Métropolitains furent mis en avant, l'un chassant l'autre, soulevant les difficultés les plus opiniâtres, mettant en conflit les membres des pouvoirs publics et des assemblées délibérantes, opposant même ces pouvoirs les uns aux autres. Nous n'avons pas l'intention de saluer même d'un mot toutes ces victimes. Il y a à cela une raison essentielle : c'est que, dans ces différents essais, les questions de personnel n'ont pas tenu une place importante ; ce personnel qui fait l'objet de nos préoccupations actuelles, laissait assez indifférents les hommes de 1854, même de 1875.

Pourtant nous ne pouvons envelopper dans une affirmation aussi absolue toutes les tentatives qui ont précédé la réalisation actuelle ; il y avait dès 1880 une poussée sociale qui forçait les législateurs, les administrateurs, les assemblées délibérantes à se préoccuper du sort des faibles, des impuissants, des désarmés, et c'est ce qu'il nous faut examiner d'un peu plus près.



**Projet de 1883.**

Ce projet, ou projet Buisson des Leszes et Cie, sorti d'une conférence d'ingénieurs réunie en 1881, fut soumis au conseil municipal qui en approuva le tracé en le modifiant quelque peu.

Dans le projet de convention annexé au rapport de MM. Deligny et Cernesson (1), on ne trouve aucune disposition sur les ouvriers et employés. Mais c'est au cours de la discussion que l'on fut amené à insérer dans le contrat de concession des clauses en leur faveur.

M. Deligny lui-même, au conseil, le 14 juin, proposa d'adopter l'article additionnel suivant à l'article 2 du cahier des charges.

« Au delà de 6 0/0 du capital actions de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris, et sur l'excédent des revenus, il sera prélevé avant toute autre affectation et attribué par disposition statutaire de la Compagnie, dans une forme à déterminer ultérieurement, 10 0/0 en faveur du personnel des employés et ouvriers du chemin de fer métropolitain de Paris.

Ces attributions figureront dans le bilan de la Compagnie au même titre que les dépenses courantes de personnel ou autres comme attributions bénéficiaires ou complémentaires du personnel des ouvriers ou employés de la Compagnie. »

(1) Cf. 1883, Rapports et Documents du conseil municipal n<sup>o</sup>, 30.

Cette clause de participation aux bénéfices, très en faveur à l'époque, et reproduite assez fréquemment, sera reprise dans d'autres projets successifs, et nous y insisterons par la suite. Elle fut adoptée sans discussion.

Par contre, l'amendement additionnel de MM. Lyon-Alemand et Dreyfus à l'article 26, et tendant à fixer à  $1/10$  le nombre des étrangers admis dans les services d'établissement et d'exploitation du Métropolitain souleva de vives critiques.

Tout d'abord la commission fit adopter une restriction à l'amendement, portant que cette limitation n'était valable que pour l'exploitation.

Mais même avec cette réserve, l'article fut très discuté. Cette discussion ne présente qu'un intérêt lointain, cependant il est assez curieux de voir la clause attaquée par les socialistes, au nom de l'égalité et de la fraternité universelles et défendue par les patriotes. A cette époque, le socialisme ne rejoignait pas encore le protectionnisme.

Notons encore l'idée de M. Joffrin, un socialiste, qui proposait d'écarter l'article et d'y substituer le minimum du temps de travail. Ainsi seraient conciliés l'égalité et le bien-être ; les ouvriers étrangers jouiraient des mêmes droits que les Français et cependant ne pourraient les concurrencer en offrant leurs bras à vil prix.

Finalement l'amendement Lyon-Alemand fut adopté sous cette forme :

« La Compagnie concessionnaire du chemin de fer mé-

tropolitain ne pourra pas employer plus d'un dixième d'ouvriers et employés étrangers dans les services de l'exploitation.

Les employés et ouvriers commissionnés seront exclusivement pris parmi les nationaux français, selon la règle appliquée dans les services de la ville de Paris. »

### Projet de 1886.

Le projet gouvernemental du 14 octobre et 11 décembre 1886, dont il est inutile de rappeler le détail ici, avait été très sérieusement étudié. C'était un chemin de fer d'intérêt général reliant entre elles les grandes lignes de chemin de fer.

Il fut soumis au conseil municipal qui discuta la question de la participation de la ville de Paris, d'après le rapport de M. Lefèvre Roncier (1) ; la discussion commença le 21 juin 1886.

Dès cette date, MM. Vaillant, Chabert et Joffrin déposaient un amendement, où l'on pouvait lire ceci :

« Considérant que la commune ou l'Etat, s'ils comprennent leur mission, ont pour rôle d'assurer aux travailleurs des conditions de travail en harmonie avec notre degré de civilisation :...

Proposent...

2° Les ouvriers et employés du chemin de fer auront

(1) Le projet de convention annexé au rapport ne contient rien sur le personnel.

un travail ne pouvant pas dépasser 8 heures par 24 heures, et un salaire basé sur les frais d'existence reconnus nécessaires pour Paris par les syndicats ouvriers. Une assurance pour les accidents sera organisée. »

Cet amendement Vaillant fut l'objet de vives et longues discussions. Il fut repoussé le 30 juin par 41 voix contre 18, sur la remarque du rapporteur que l'adoption de cette clause ainsi que de plusieurs autres à caractère nettement socialiste proposées par la suite, assureraient l'échec du projet (1).

Mais plusieurs autres dispositions plus modérées furent insérées dans le projet de convention, qui, finalement fut, en ce qui concerne le personnel, rédigé ainsi.

ART. 6. — Les ouvriers et employés commissionnés ne pourront être révoqués qu'en raison de motifs légitimes et jugés tels par un jury formé de leurs pairs. Ils auront la gérance de leur caisse de retraite, de secours et d'assurance sur la vie.

ART. 7. — Le conseil d'administration comprendra :

1° Trois membres nommés par le conseil municipal.

2° Trois membres nommés par les employés dont les appointements ne dépassent pas 4.000 francs.

L'ART. 8 est la reproduction textuelle de l'amendement

(1) M. Joffrin avait, le 28 juin, proposé au conseil d'adopter les conclusions du Congrès ouvrier qui se tenait alors, et qui avait déclaré nécessaire l'insertion des dispositions suivantes :

1° Réduction de la journée à 8 heures.

2° Application des prix de série de la Ville de Paris.

3° Limitation à 1/10 du nombre des ouvriers étrangers.

dement Lyon-Allemand adopté en 1883 et donnant au personnel une part des bénéfices.

Enfin le conseil mettait sous forme de vœu des clauses dont la légalité semblait douteuse.

Le conseil émet le vœu :

« Que la Compagnie s'interdise d'imposer à ses employés qui ont plus particulièrement la responsabilité de la vie des voyageurs, notamment aux aiguilleurs, mécaniciens et conducteurs de trains, plus de 10 heures consécutives de travail.

Que l'intervalle entre la cessation et la reprise du travail ne puisse également être moins de 10 heures. »

Mais le préfet de la Seine transmettait le 23 juillet un mémoire au conseil municipal où il relatait les termes d'une dépêche du ministre des travaux publics. Celui-ci demandait de ne pas mettre à l'allocation de la garantie que le conseil accorderait, les conditions stipulées dans certains articles de la délibération : car il ne pourrait faire accepter ces conditions ni par le Parlement ni par la Compagnie concessionnaire.

Le conseil prit peur, et chercha une formule qui concilierait les promesses faites aux ouvriers et les demandes du ministre, et il adopta le singulier projet de délibération suivant :

« Le conseil déclare maintenir les articles 5, 6, 7, 8, 9 sans en faire une condition *sine qua non* du concours de la ville dans l'entreprise du Métropolitain. »

D'ailleurs ces vœux, ces projets de délibération étaient

bien platoniques, et le conseil aurait pu donner libre cours, sans danger, à ses sentiments démocratiques, car le projet rejoignit les précédents, dans les cartons verts des archives.

### Projet de 1891.

Pendant quelques années, le chemin de fer métropolitain resta à l'arrière-plan. Mais en 1891, la Société Eiffel émit un nouveau projet qui fut discuté au conseil municipal.

Dès le 17 juillet, avant que la discussion fût ouverte sur le tracé, M. Brousse déposait une proposition à caractère préjudiciel. La source en était dans la grève des ouvriers des ateliers et chantiers de la Compagnie d'Orléans, qui se plaignaient très vivement de leur condition.

Voici le texte de la proposition :

« La troisième commission est invitée à présenter au conseil un article du cahier des charges accepté formellement par les Compagnies intéressées et par lequel une situation convenable et digne serait assurée aux agents et employés de ces compagnies. »

Elle fut adoptée le 17 juillet. Le 25 juillet 1891, le conseil émettait l'avis de revenir au programme de 1883.

Cependant le préfet de la Seine laissait entrevoir au conseil que le ministre réservait ses droits. Le ministre, en effet, d'après des informations officieuses (outre que le tracé proposé n'était pas celui qu'il préconisait), refu-

sait d'introduire dans le projet des clauses comme celles que réclamait la proposition Brousse.

La chose n'eut d'ailleurs pas de suite et tout fut, à nouveau, remis en question.

### Projet Berlier.

Le 25 juillet 1894, le jour même où le conseil adoptait le projet de tracé voté en 1883, projet qui n'eut, comme l'on sait, aucun commencement de réalisation, était votée la mise à l'enquête de la ligne Est-Ouest ou tube Berlier qui devait mettre en communication le Bois de Vincennes et le Bois de Boulogne. En 1872, M. Thuillier déposait un rapport suivi d'un projet de délibération sur la construction et l'exploitation du « tube Berlier » (1).

Le 3 juillet, un projet de délibération préparé par l'administration d'après le rapport Thuillier, fut voté par la troisième commission (voirie de Paris et promenades) et, après quelques modifications, adopté par le conseil municipal.

Un des points les plus intéressants, et qui marque la place que les questions sociales prenaient dans les préoccupations des pouvoirs publics, était la condition du personnel, condition que le conseil municipal, et en première ligne son rapporteur, ne voulait pas abandonner à la générosité du concessionnaire et aux risques de l'entreprise.

(1) Cf. *Rapports et documents du conseil municipal*, 1892, n° 65.

M. Thuillier, dans son rapport, préconise une double série d'avantages à accorder au personnel.

1° Limitation de la journée de travail.

2° Participation aux bénéfices.

Nous nous contenterons d'exposer quelles solutions de fait reçurent ces deux questions, réservant pour plus tard l'examen des problèmes théoriques et juridiques soulevés par ces deux ordres d'idées.

*Limitation de la journée de travail.* — Après un échange d'observations entre le conseil et M. Berlier, demandeur en concession, le maximum de présence des agents fut fixé à 10 heures (article 9 *bis*) sous réserve des conditions plus avantageuses qui pourraient être obtenues dans l'avenir.

Cette disposition ne souleva aucune objection, et on y adjoignit même un amendement de M. Vaillant stipulant que le travail serait fait par deux équipes, chacune travaillant 10 heures au maximum.

C'était là un progrès très important pour le personnel qui jouissait ainsi d'un traitement de faveur ; car si, à cette époque, la journée de 10 heures allait devenir la règle pour les enfants (1), les hommes adultes allaient rester soumis à la journée légale de 12 heures ; les travailleurs municipaux eux-mêmes, toujours les premiers parmi les privilégiés, n'avaient pas encore la journée de 10 heures inscrite dans leur règlement général (2).

(1) Cf. Loi du 2 novembre 1892.

(2) Le règlement général n'est que de juillet 1895.



*Participation aux bénéfices.* — Le rapporteur, pour des raisons de principe sur lesquelles nous reviendrons, préconisait ce mode de rétribution supplémentaire, comme un avantage à la fois pour le patron et l'ouvrier. La question était d'ailleurs à l'ordre du jour des Chambres. Le 23 juin 1892, M. Naquet déposait à la Chambre des députés un projet de loi d'après lequel, au dessus de 8 0/0 du capital nominal, l'excédent des bénéfices serait partagé par moitié entre le capital et le travail (1).

Mais si le rapporteur n'hésitait pas sur le principe, il se trouvait, quant à l'application, en présence de deux systèmes, qui tous deux avaient leurs partisans. Après discussion, on décida d'adopter une combinaison dans laquelle chacun des deux systèmes jouerait selon les cas.

*Premier système.* — Sur les produits de la ligne concédée on prélèvera les sommes nécessaires au paiement des salaires, des frais généraux, de l'amortissement, de la réserve légale, de l'intérêt du capital-actions à raison de 6 0/0, du service des obligations.

Sur les sommes restant après ces prélèvements, on prendra 5 0/0 pour être distribués à titre de participation aux bénéfices, au personnel dont les salaires ou appointements annuels seront inférieurs à 4.000 francs et cela au prorata des traitements.

(1) Cf. Chambre des députés. Annexes, 4892, n° 2194, et aussi proposition Guillemet, 1891, n° 1428.

Sur les sommes restant, on effectuera un prélèvement jusqu'à concurrence de 2 0/0 du capital-actions à titre de dividende.

Puis du reliquat on fera trois parts :

1° 50 0/0 appartiendra à la ville.

2° 25 0/0 appartiendra au personnel dont les appointements ou les salaires seront inférieurs à 4.000 francs.

3° 25 0/0 restera à la Société d'exploitation.

Mais la troisième commission ne crut pas devoir s'arrêter là ; on invita M. Berlier à établir le chiffre de la somme nécessaire pour assurer annuellement les services de l'exploitation, l'intérêt, l'amortissement du capital, etc. Il répondit 9 millions.

Ce chiffre parut excessif à la commission ; néanmoins elle l'accepta, et elle décida d'adopter un second système qui jouerait au cas où la recette brute atteindrait 9 millions.

Voici le second système

*Second système.* — Ou bien si la recette brute atteint 9 millions, on prendra d'abord 20.000 francs pour être répartis à titre de participation aux bénéfices, à distribuer au personnel dont les appointements ou salaires annuels seraient inférieurs à 4.000 francs, et cela au prorata des dits appointements ou salaires.

Les 8.980.000 francs étant considérés dès ce moment comme un chiffre à forfait, au moyen duquel la Compagnie s'engage à faire face à toutes les charges énumérées

ci-dessus (1), si les recettes brutes dépassent 9 millions, l'excédent sera employé de la manière suivante.

1<sup>o</sup> 50 0/0 qui seront la propriété de la ville de Paris.

2<sup>o</sup> 25 0/0 à répartir à nouveau entre le personnel dans les conditions indiquées ci-dessus.

3<sup>o</sup> 25 0/0 restant à la société d'exploitation.

Le conseil municipal aurait seul, en temps voulu, la faculté de déterminer lequel des deux systèmes serait adopté.

La répartition des bénéfices souleva d'assez vives critiques. Tout d'abord M. Berlier n'acceptait pas la proportion adoptée par la commission, et dans une lettre produite le 27 juin 1892, au conseil municipal, il proposait une répartition différente, à savoir :

40 0/0 à la ville.

40 0/0 au concessionnaire.

20 0/0 au personnel.

M. Lyon-Allemand demandait en outre que la répartition des bénéfices fût faite entre tous les employés, sans distinction de salaire et par parts égales. Mais son amendement fut repoussé.

Par contre, on modifia la répartition des bénéfices au cas où la recette brute dépasserait 9 millions. Elle se ferait également entre les trois intéressés (2).

Ces deux ordres de questions, bien que des divergences de détail se fussent produites dans le sein du conseil,

(1) Cf. *suprà*, 1<sup>er</sup> paragraphe du premier système, p. 47.

(2) Cf. Procès-verbaux, 1892, p. 462.

ne soulevèrent pas de bien vives controverses. Il n'en fut pas de même d'une proposition de M. Heppenheimer du 3 juillet 1892, qui tendait à fixer un minimum de salaire de 0 fr. 70 l'heure, tant pour les ouvriers de la construction que pour les agents de l'exploitation. Il n'y avait aucune raison, déclarait son auteur, de déterminer l'intérêt minimum du capital engagé, et de ne pas déterminer la rétribution minima du travail fourni.

Cette question n'était pas nouvelle ; déjà elle avait créé des dissensions entre le conseil et les pouvoirs publics ; elle allait bientôt en créer d'autres, et c'est à propos du projet actuel que nous aurons à en parler plus amplement. Notons simplement ici l'attitude du rapporteur qui montra le caractère platonique de la motion et le vote du conseil municipal, que cette considération excita encore à adopter une proposition dont il n'avait pas à redouter les conséquences.

Quoi qu'il en soit, le projet Berlier assurait au personnel dans les articles 10 *bis* et 12 *bis* des avantages certains. D'un côté il était assuré de ne pas voir la journée de travail dépasser une durée raisonnable ; d'un autre, il était intéressé à la réussite de l'entreprise, en participant aux bénéfices, dès que les frais généraux de l'exploitation seraient couverts.

Malheureusement, pour des raisons en grande partie financières, le projet du tube Berlier fut abandonné, ou plutôt ce fut son auteur, M. Berlier, qui se vit évincer

et qui eut la triste satisfaction d'assister à l'incorporation de son réseau dans ce qui allait constituer le chemin de fer métropolitain actuel, auquel nous arrivons maintenant et dont il nous faut suivre, par le détail, la pénible élaboration.

### Les origines de la Convention de 1898.

Jusqu'à cette date, la cause principale de l'échec des projets successifs, était la rivalité entre les pouvoirs publics, l'Etat voulant conserver au Métropolitain le caractère de chemin de fer d'intérêt général, plus ou moins dépendant des grandes Compagnies, la ville, tout entière à l'idée d'un Métropolitain urbain.

Une dernière escarmouche eut lieu en 1894-1895 ; un projet du ministre des travaux publics, dont l'idée maîtresse était de créer une solidarité intime entre le Métropolitain futur et la Ceinture, en rejoignant les grandes gares par des lignes transversales, fut soumis à une grande commission municipale réunissant les membres des 1<sup>re</sup>, 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> commissions permanentes. Elle rejeta le projet ministériel et chargea M.G. Girou d'exposer un nouveau projet qu'elle avait adopté (1) et qui fut discuté au conseil municipal du 9 au 11 janvier 1895.

Le projet de convention annexé au rapport de M.Girou comprenait certaines clauses ouvrières.

(1) Cf. Rapport de M. G. Girou, rapport et documents du conseil municipal, 1894, n° 188.

L'article 9 reproduisant un article du projet du tube Berlier assurait aux ouvriers et employés :

1° La journée de 10 heures ;

2° Le minimum de salaire porté à la série de la ville de Paris pour les industries qui y sont mentionnées et un minimum de 0 fr. 70 pour les autres professions.

L'article 10 prévoyait, après le paiement des frais généraux de l'exploitation, une répartition par moitié entre le personnel dont le salaire serait au-dessus de 4.000 francs et les actionnaires des produits des lignes métropolitaines (1).

Ce projet de convention ne fut pas même discuté, le conseil ayant voté un referendum sur la question.

Mais les pouvoirs publics avaient compris qu'ils ne viendrait pas à bout de l'obstination du conseil à exiger un Métropolitain urbain, et d'un autre côté l'approche de l'exposition de 1900, dont le succès probable attirerait une foule énorme à Paris, rendait désirable la création d'un mode de transport nouveau.

En novembre 1894, le ministre des travaux publics, M. Barthou, admit la concession éventuelle du Métropolitain à la ville de Paris. En 1895, M. Lebon en admettait la concession immédiate, et le 22 novembre 1895, M. Guyot-Dessaignes saisissait le préfet de la Seine d'un projet qui pouvait servir de base de discussion.

La Commission du Métropolitain en fut saisie et le

(1) Cf. *ibid.*, p. 41.

modifia assez profondément, adoptant un nouveau projet basé sur trois principes qui sont les principes directeurs de la construction et de l'exploitation.

1° Le Métropolitain sera à voie étroite et traction électrique sans raccordement avec la Ceinture.

2° Il sera construit par la ville.

3° Il sera exploité par un concessionnaire.

Elle chargea M. A. Berthelot d'exposer au conseil ses décisions. Celui-ci, qui avait toujours défendu au conseil les idées autonomistes, déposa un rapport très complet sur la question (1).

Le 17 avril, le rapport de M. Berthelot fut mis en discussion, et le 20 avril les bases posées par la commission furent adoptées. En outre le conseil invitait le préfet de la Seine à négocier au nom de la ville avec l'État un projet de convention (2) d'après ces bases.

Le 4 décembre 1896, après la discussion du nouveau rapport de M. Berthelot au nom de la commission du Métropolitain, sur le projet étudié par la direction des travaux (3), le tracé et la partie technique du projet dressé par les ingénieurs de la ville étaient adoptés.

Dès le mois de février 1897, les plans d'exécution

(1) Cf. Rapport présenté par M. A. Berthelot, au nom de la commission du Métropolitain, sur la mise à l'enquête du projet de chemin de fer métropolitain urbain à voie étroite, à traction électrique par le directeur des travaux (Rapport et documents du conseil municipal, 1896, n° 23).

(2) Cf. Procès-verbal du conseil municipal du 20 avril 1896, p. 603.

(3) Cf. Rapports et documents du conseil municipal, 1896, n° 114.

étaient terminés. Le gouvernement, pressenti, avait donné son adhésion à la combinaison financière du conseil. Restait à trouver un concessionnaire qui acceptât le projet adopté par le Conseil et qui offrît les garanties nécessaires.

Pour le trouver, on se décida à adopter le procédé administratif du concours, et voici comment on s'y prit (1).

Tout d'abord l'administration dressa un projet de cahier des charges et un projet de convention qui furent mis à la disposition des demandeurs en concession, projet qui ne constituait en aucune façon un texte rigide, mais une simple base de discussion.

Ce projet ne contenait que deux articles visant le personnel (2) ; examinons-les rapidement.

*Personnel français.* — L'article 3, dans son dernier alinéa, exigeait que le personnel de l'exploitation fût français. Il subsiste dans la convention actuelle.

C'est là une dérogation au principe de la liberté du travail et de l'industrie posé par le décret du 2-17 mars 1791, et dont une des conséquences est l'égalité des Français et des étrangers, en ce qui concerne l'exercice d'une profession par un individu, soit pour son compte, soit pour le compte d'autrui.

(1) Cf. Rapport présenté par M. A. Berthelot au nom de la commission spéciale du Métropolitain, sur les projets définitifs de construction et de concession de fer métropolitain, 1897, n° 75, p. 4 et suivantes.

(2) Cf. Ville de Paris, chemins de fer urbains à traction électrique. Projet de convention, p. 3 (Document communiqué par M. A. Berthelot).



Mais ce principe absolu lors de sa proclamation, s'est heurté à deux idées qui s'opposent à son complet développement. L'une est celle de la sécurité de l'Etat, dont le droit de conservation prime tous droits individuels : c'est en vertu de ce droit que dans les services publics aussi intimement liés à la défense nationale, à l'existence même de l'Etat, que les chemins de fer, celui-ci réserve aux seuls Français la faculté de le servir.

L'autre idée, renforcée par la concurrence de la main-d'œuvre et la lutte pour la vie, est celle de la protection du travail national ou du marché de travail réservé. De même que, à un degré plus ou moins élevé, tous les Etats pensent qu'il faut protéger le travail national incorporé dans les produits, de même ils prennent l'habitude d'estimer qu'il faut protéger l'agent du travail national contre la concurrence étrangère. Les socialistes sont les plus ardents à revendiquer cette restriction à la liberté du travail, et cette violation de la fraternité internationale des prolétaires (1).

L'Etat, les départements et les communes doivent être de bons patrons ; ils montreront donc l'exemple, et soit dans leurs services propres, soit dans les services concédés, ils favoriseront la main-d'œuvre nationale (2).

(1) Cf. Proposition de loi déposée par un socialiste limitant à un maximum de 10 0/0 la proportion des ouvriers étrangers qui pourraient être employés. Chambre des députés, 1898, Annexe n° 415.

(2) Cf. 1899, 10 août, décrets Millerand imposant à l'Etat, permettant aux départements, aux communes et aux établissements publics,

*Limitation de la journée de travail.* — L'autre article, l'article 17 du projet de convention (1), avait trait à la limitation de la journée de travail. Il portait ceci :

L'exploitation devra être organisée de façon que les ouvriers et employés ne puissent être astreints à une présence de plus de 10 heures par jour.

Il y aura deux équipes journalières distinctes pour tous les services.

L'administration n'avait fait, en insérant cette clause, que copier celles que nous avons vu insérer dans les projets de convention antérieurs à celui-ci. D'ailleurs, les travailleurs municipaux n'étaient astreints qu'à un travail de 10 heures par 24 heures (2), et du reste la durée moyenne de la journée du travail dans l'industrie privée oscillait autour de 10 heures (3).

Il était donc raisonnable d'adopter cette durée maxima pour un personnel travaillant dans des conditions d'hygiène défavorables, et il n'y avait rien là d'excessif.

La seule objection était d'ordre juridique ; l'administration ne s'y arrêta pas ; nous verrons que son exemple ne fut pas suivi.

Ainsi le programme soumis par l'administration aux

la limitation du nombre des travailleurs étrangers dans les marchés passés en leur nom.

(1) Cf. Projet de convention, p. 9.

(2) Cf. Règlement général concernant les ouvriers titulaires des services techniques de la ville de Paris, 13 juillet 1895, étendu successivement à tous les travailleurs municipaux.

(3) Cf. Enquête sur le salaire et la durée du travail. *Office du travail*, 1896.

demandeurs en concession était modeste ; et à vrai dire il appelait d'autres clauses plus favorables qui furent, en effet, nous allons le voir, offertes par les demandeurs en concession.

Un délai d'un mois leur fut laissé pour remettre à la direction des travaux leurs observations sur le projet du cahier des charges et le projet de convention dressés par l'administration.

Une commission administrative composée d'ingénieurs tels que M. Weisberger et M. Bechmann, de financiers, d'administrateurs tels que M. Huet, de conseillers municipaux tels que MM. Berthelot et Thuillier, était chargée de choisir le projet révisé qui lui semblerait le meilleur. Cette commission choisit dans son sein une sous-commission, et renvoya à son examen quatre propositions de demandeurs en concession savoir :

MM. Grosselin et Coignet, Lalance. La Compagnie générale de Traction, Faye.

Les observations de ces quatre candidats furent insérées dans un rapport de la sous-commission administrative à la commission qui l'avait choisie (1). Nous ne les examinerons qu'au point de vue du personnel et des avantages supplémentaires proposés (2).

(1) Cf. Rapport de la commission présentée par M. l'ingénieur en chef Bienvenue à la commission chargée de l'examen des demandes en concession relatives au réseau urbain à traction électrique (Document communiqué par M. Berthelot).

(2) Cf. *ibid.*, p. 14 et 15 *in fine*.

L'article 3 ne souleva aucune objection de la part des demandeurs, et nulle observation n'y fut annexée.

Il n'en fut pas de même de l'article 17. Tandis que la Compagnie générale de traction et M. Faye l'acceptaient sans modification, MM. Grosselin et Coignet bornaient aux employés du service actif la limitation de 10 heures, et excluaient de cette journée réduite les agents du service des bureaux, et les distributrices de billets, ce qui était tout à fait anormal pour les premiers (étant donné la moyenne du travail dans les administrations similaires), tout à fait injuste pour les secondes. Quant à M. Lalance, il limitait l'obligation des équipes aux services qui nécessitent un travail de plus de 10 heures par jour ; cela était rationnel et parut tel à la sous-commission.

En outre deux des demandeurs en concession, M. Lalance et la Compagnie générale de traction, proposaient d'ajouter à l'article 17 un article 17 *bis* contenant de nouveaux avantages (1).

M. Lalance promettait de constituer un fonds de prévoyance pour les employés de salaire inférieur à 3.000 francs par un versement égal au dixième des salaires. Il ne mentionnait ni le but de ce fonds de prévoyance, ni son organisation. Cependant étant donné l'importance du versement promis, et les garanties accordées aux ouvriers par une loi récente sur les som-

(1) Voir rapport de la sous-commission, p. 14 *in fine*.

mes ainsi fournies (1), la sous-commission proposait d'accepter cet article et de l'insérer dans le projet de convention.

La Compagnie générale de traction, de son côté, promettait de constituer des livrets de la Caisse des retraites, un service médical, une assurance, enfin une participation aux bénéfices. Ici encore la promesse avait moins d'importance que le mode de réalisation ; néanmoins on pouvait voir dans les premiers avantages une protection contre les risques d'invalidité, de vieillesse, de maladie, dans le dernier cité une association aux heureux résultats que l'on était en droit d'espérer de l'entreprise. Aussi la sous-commission proposait-elle d'accepter l'article 17 *bis*, tel que la Compagnie générale de traction l'avait rédigé.

La sous-commission, après avoir examiné de près les demandes en concession, proposait, pour des raisons techniques et financières, d'écarter MM. Grosselin et Coignet, ainsi que M. Faye.

La Compagnie générale de traction ainsi que M. Lalance restaient en présence ; ce fut la première qui fut placée en première ligne, tandis que M. Lalance ne fut classé qu'en second rang, la Compagnie générale de traction assurant en effet à la ville un produit légèrement supérieur à celui de M. Lalance, au public un tarif réduit.

(1) Voir la loi du 27 décembre 1895, notamment les articles 1, 2, 3, 4.

Le rapport de la sous-commission ainsi que ses conclusions furent soumis à la commission plénière dans sa séance du 14 avril 1947, et furent approuvées par elle.

La Compagnie générale de traction ayant été désignée comme concessionnaire éventuel, un projet de convention précédé d'un cahier des charges avec la Compagnie générale de traction fut élaboré par la commission administrative (1).

L'article 3 relatif au personnel (paragraphe 3) restait intact.

L'article 17 était remplacé par l'article 18 avec la clause indiquée par M. Lalance : il était ainsi conçu.

ART. 18 (2). — L'exploitation devra être organisée de façon que les ouvriers et employés ne puissent être astreints à une présence de plus de 10 heures par jour.

Il y aura deux équipes journalières distinctes pour tous les services nécessitant un travail de plus de 10 heures par jour.

L'article 19 était l'exposé détaillé des promesses faites par la Compagnie générale de traction à la sous-commission administrative. Il était ainsi rédigé :

ART. 19 (3). — Le concessionnaire s'oblige :

A. — A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets

(1) Cf. Ville de Paris, chemins de fer urbains à traction électrique. Projet de convention. Cahier des charges (Document communiqué par M. A. Berthelot).

(2) Cf. *ibid.*, p. 9.

(3) *Ibid.*, p. 9 *in fine*.

à la Caisse nationale des retraites, les versements étant constitués au moyen de 20/0 retenus sur le salaire des ouvriers, 60/0 versés à leur nom par le concessionnaire dans les conditions définies au paragraphe D ci-après.

B. — A constituer un service médical et pharmaceutique.

C. — A assurer les ouvriers et employés contre les accidents ou à organiser une caisse spéciale dans ce but.

D. — A inscrire dans les statuts de la société (1), à former en vertu de l'article 3 de la présente convention, une clause de participation de 100/0 sur les bénéfices distribués aux actionnaires excédant un revenu de 60/0. La dite participation s'étendant à tout le personnel, la participation de 100/0 servira d'abord, à due concurrence, à assurer le versement stipulé au paragraphe A et sera pour le surplus répartie au personnel.

En cas d'insuffisance de la participation, pour effectuer le versement prévu au paragraphe 4, le concessionnaire devra imputer aux frais généraux la somme suffisante pour opérer ce versement ou le compléter.

(1) Cf. article 3. — La Compagnie générale de traction s'engage à former dans le délai de six mois à dater de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique, une société anonyme au capital minimum en numéraire de 25 millions de francs, dont le conseil d'administration sera composé exclusivement de Français, à laquelle elle cédera la présente concession et qu'elle-même ne pourra la rétrocéder sans l'agrément exprès de la ville de Paris.

Ainsi le concessionnaire devait s'engager à organiser tout un système de protection contre les risques qui frappent l'ouvrier : maladies, accidents, invalidité ou vieillesse. Ce système, d'après le schéma contenu dans le projet de convention, constituait bien une forme du patronage : c'était le concessionnaire patron qui instituait des œuvres de bienfaisance, gérées par lui et sous la forme qui lui conviendrait. Il s'engageait simplement à être bon patron et il n'était tenu que par une obligation assez vague et assez lâche, sauf en ce qui concerne les retraites, où les versements étant prévus, et des garanties légales étant assurées, l'ouvrier pouvait être considéré comme ayant réellement un droit en face du patron.

La participation aux bénéfices répond à la même idée ; elle aussi n'est qu'une forme du patronage. Nous n'avons pas à examiner ici les espoirs qu'elle a fait naître ni les déceptions qu'elle a causées. Elle rencontre aujourd'hui encore bien des adhésions (1) et elle a dans certaines conditions amélioré très sensiblement le sort des ouvriers. Mais à l'heure actuelle il est certain qu'elle ne constitue pas une solution de la question sociale. Quand M. Thuillier, rapporteur du projet Berlier, y voyait la transition naturelle entre le travail salarié et le travail associé, qu'il vantait sa vertu éducatrice capable de rapprocher le capital et le travail, il est certain

(1) Cf. Société de la participation aux bénéfices et le bulletin qu'elle publie.



qu'il était dupe d'illusions généreuses. La participation en effet a trois sortes d'ennemis : les patrons, les ouvriers et les économistes.

Les patrons considèrent la participation comme une usurpation ; eux seuls ont, par leurs capitaux et leur travail de direction fait prospérer l'entreprise ; eux seuls ont droit aux bénéfices.

Les ouvriers considèrent la participation comme une mystification (1) : c'est un moyen de tromper l'ouvrier sur le but de ses efforts, qui en réalité ne profite qu'au patron ; c'est perdre sa liberté sans profit pour son bien-être.

Les économistes enfin y voient une erreur : en réalité la participation n'est qu'un salaire déguisé ; c'est un sursalaire, selon l'expression de Charles Robert, c'est un supplément de rémunération correspondant à un supplément de travail (rémunération qui, d'après les économistes socialistes, laisse un excédent au profit du patron, de sorte que c'est l'ouvrier qui fait participer le patron à son gain) (2).

Quoi qu'il en soit de la valeur théorique de la participation, la Compagnie générale de traction l'ayant proposé en sus d'avantages certains, la commission administrative inséra cette clause dans le projet de la convention.

(1) Cf. Réponse de M. Heppenheimer, conseiller socialiste à M. Thuillier, dans la séance du 3 juillet 1892.

(2) Cf. Schloss, *Les modes de rémunération du travail*. Traduction Rest, 1902. Préface de Rest, p. XXVI.

Telles étaient les conditions arrêtées par la commission administrative, d'après les propositions du concessionnaire qu'elle avait choisi, la Compagnie générale de traction.

**Examen de la commission municipale du Métropolitain.**

Les administrateurs et les techniciens avaient parlé : leurs conclusions avaient montré que le projet élaboré par l'administration sur les bases indiquées par le conseil municipal était une ébauche, susceptible d'être perfectionnée sur bien des points, mais une ébauche très acceptable, si acceptable que des concessionnaires le jugeaient telle. Devant des conclusions aussi favorables à leurs vues, formulées par des compétences indiscutables, la commission municipale du Métropolitain pouvait se borner à ratifier les décisions prises. Elle ne crut pas, dit son rapporteur, M. A. Berthelot, que sur une question aussi importante elle pût s'en rapporter aux études administratives. Aussi, article par article, reprit-elle et le cahier des charges et le projet de convention (1).

Le 10 mai, le rapport de M. Bienvenue, et les projets de cahiers de charges et de convention étaient distribués aux membres de la commission municipale, et dès le 11 mai la discussion y commençait. Elle devait se prolonger jusqu'au 28 juin.

(1) Cf. Rapport déjà cité de M. A. Berthelot, 1897, n° 75.

On commença par discuter le projet de cahier des charges, puis le samedi 22 mai on entama le projet de convention (1).

Le mardi 25 mai on en arriva aux articles concernant le personnel, c'est-à-dire les articles 18 et 19 du projet de convention.

Mais auparavant il nous faut ouvrir une large parenthèse pour mentionner ce qui s'était passé au conseil municipal la veille, le 24 mai 1897, et dire la délibération qui y avait été prise, délibération qui devait avoir une conséquence immédiate et lointaine à la fois sur le projet de convention et la situation du personnel, nous voulons parler de la délibération Veber.

#### Délibération Veber.

Dans les premiers mois de 1897, M. Veber déposait au conseil municipal un rapport dont le titre complet était : « Rapport au nom de la Commission du travail au sujet d'une proposition de M. Paul Brousse relative aux négociations engagées avec la Compagnie des omnibus et tendant à des stipulations en faveur du personnel par elle employé, et d'une proposition de M. Landrin relative à l'insertion dans le cahier des charges des concessions de clauses assurant aux ouvriers employés par les concessionnaires « au moins » les mêmes conditions de travail que celles votées par le conseil municipal en faveur des travailleurs municipaux (2). »

(1) Rapports et documents du conseil municipal 1897, n° 24.

(2) Cf. Rapport n° 24 de 1897.

Le rapport commençait par un historique des conditions du travail inscrites soit dans les adjudications, soit dans les concessions, ces dernières se prêtant plus facilement, disait-il, à la surveillance du conseil municipal.

Il rappelait les délibérations prises au sujet des adjudications. On sait en effet que depuis 1887 le conseil municipal avait soutenu en vain son droit de fixer dans les marchés de travaux publics des conditions de travail aux entrepreneurs. Une lutte s'était engagée entre le Conseil d'État et lui à ce sujet, le premier annulant impitoyablement les décisions prises, le conseil municipal s'empressant de prendre à nouveau de semblables délibérations. Le 27 avril 1887, une de ces délibérations avait été adoptée, imposant la journée de travail de 9 heures aux entrepreneurs, ainsi qu'un salaire uniforme à payer aux ouvriers, fixé d'après la série officielle des travaux de la ville de Paris. Cette délibération, ainsi que des délibérations analogues du 30 décembre 1887 et du 29 février 1888, furent annulées le 19 mai 1888 par le Conseil d'État qui avait déclaré contraire aux principes de publicité et concurrence posés par l'ordonnance du 14 novembre 1867 pour les entreprises et fournitures faites au nom des communes toute disposition tendant à dénaturer la concurrence, à éloigner les soumissions ou tout au moins à rendre les rabais illusoires.

Le conseil municipal maintint ses délibérations

(3 mars 1898) et le Conseil d'Etat sa jurisprudence.

En 1890 nouveau vote du conseil municipal dans le même sens et nouveau décret d'annulation (1).

Tous ces précédents, le rapporteur ne les ignorait pas, mais il savait également les arguments de fait et les arguments de droit qu'on pouvait faire valoir pour l'insertion de clauses semblables dans les contrats de concession.

Tout d'abord il s'agissait non pas d'entreprises de travaux publics, en général faites sous la forme d'adjudication, mais de concessions de travaux publics, où la forme de gré à gré est fréquente, et où par conséquent les règles tirées de la liberté de la concurrence n'ont plus la même valeur.

(1) Voici quelles étaient les conclusions du commissaire du gouvernement, M. Levasseur de Précourt, dans l'arrêt du Conseil du 21 mars 1890 (Cf. *Lebon*, 1890, p. 320 et sq.).

*Fixation des salaires.* — L'intervention de la ville de Paris dans la fixation des salaires constitue une violation de l'ordonnance réglementaire du 14 novembre 1837 qui oblige toute commune à donner avec concurrence et publicité les entreprises pour travaux et fournitures ; en effet, cette intervention a pour conséquence nécessaire de restreindre la concurrence, et par suite de dénaturer le contrat d'adjudication... Ce qui est illégal, c'est l'intervention dans la fixation du salaire qui doit être librement débattu entre le patron et l'ouvrier, en vertu des principes fondamentaux de la liberté des conventions et de la liberté du travail.

*Durée de la journée de travail.* — Si cette question avait été détachée et en quelque sorte localisée, nous serions disposés à dire que, prévoir une clause de cette nature, ce n'est pas porter atteinte au principe de publicité de l'adjudication et de la libre concurrence ; la limitation des heures de travail aurait pour unique conséquence, de prolonger les délais d'exécution des travaux. Cf. aussi conclusions conformes. *Lebon*, 1890, p. 324.

En outre, il y avait des précédents et à l'étranger et en France, qui montraient combien l'intervention des pouvoirs publics était ici désirable.

On sait que dans un grand nombre de pays étrangers les municipalités inscrivent aussi bien dans les contrats de concession que dans les contrats d'entreprise des clauses donnant aux ouvriers et employés des garanties diverses (1).

En France, le rapporteur put rappeler des précédents nombreux (2).

En mai 1885, M. Robinet fit insérer dans la convention avec la Compagnie des téléphones une clause engageant la Société générale des téléphones à réduire la journée de travail à 7 heures pour les femmes et à 8 heures pour les hommes.

En mars 1886, M. Depasse déposa une proposition tendant à inscrire la participation des ouvriers aux bénéfices de l'entreprise et des garanties pour eux en cas d'accident survenant dans le travail.

En 1892, le conseil municipal, nous l'avons vu, vota le minimum de salaire et le principe de la participation aux bénéfices à l'occasion du tramway tubulaire souterrain Berlier.

Aux sociétés d'électricité, le cahier des charges auto-

(1) Cf. Pic, *Questions pratiques*, 1190-1902, et *Traité élémentaire de législation industrielle*, p. 741 et sq., ce qui a trait à l'Angleterre, Belgique, Hollande, Suisse, Espagne, Etats-Unis.

(2) Cf. Rapport Veber, p. 3 et sq.

risant la pose des canalisations d'électricité sous les voies publiques imposa l'observation des prescriptions suivantes :

Journée de 9 heures, salaire minimum de 0 fr. 80 l'heure, de 6 heures du matin à 6 heures du soir, de 1 fr. 20 de 6 heures du soir à 12 heures, de 1 fr. 60 de 12 heures à 6 heures du matin. En outre tout travail à forfait est interdit. Et les permissionnaires sont tenus d'assurer leur personnel contre les accidents sans retenues sur les salaires.

Le rapporteur aurait pu faire valoir des considérations théoriques et pratiques, qui sont bien connues (1).

Théoriquement d'abord, il apparaît que les pouvoirs publics, de plus en plus soucieux de leurs devoirs sociaux, doivent commencer par payer d'exemple, et donner soit au personnel qu'ils emploient, dans les services d'Etat, départementaux, communaux, soit dans les services d'intérêt général qu'ils concèdent, une condition favorable qui, par contre-coup, rehaussera peu à peu celle des ouvriers de l'industrie privée (2).

En fait, il y a une raison spéciale pour protéger les ouvriers et employés des services concédés, c'est que

(1) Cf. Rapport de M. Pierre Baudin sur la proposition de loi permettant d'insérer des conditions de travail dans les cahiers des charges. Chambre des députés, annexe n° 776, p. 839, et rapport de M. Keufer au conseil supérieur du travail. Session de 1897.

(2) Cf. aussi, séance du conseil municipal, le 21 mars 1897, notamment les quelques mots dits par M. Chausse, conseiller municipal socialiste.

les concessionnaires, qui ont dû promettre au concédant des avantages techniques et financiers considérables, et qui se trouvent limités par le cahier des charges quant aux tarifs à appliquer, chercheront à diminuer les frais généraux de l'entreprise, et en particulier les plus compressibles de tous : la main-d'œuvre. Il est donc bon, salutaire, indispensable de lier les mains par avance au concessionnaire et d'assurer au personnel un minimum de bien-être et de sécurité.

Pour en revenir au rapport Veber, examinons avec lui ce qui fait l'objet de ce rapport, c'est-à-dire les deux propositions dont la commission municipale du travail avait été récemment saisie, et qu'elle avait décidé de joindre en un seul rapport à cause de leur connexité.

Le rapporteur propose donc d'assurer aux ouvriers employés par les concessionnaires des conditions de travail au moins égales à celles votées par le conseil municipal en faveur des travailleurs municipaux.

Voici, d'après les délibérations des 22 juillet et 10 décembre 1892, et 13 juillet 1895, les conditions de travail des ouvriers municipaux :

1° Journée de 10 heures.

2° Salaires minimum de 150 francs par mois.

3° 26 jours de travail plus 2 jours de repos payés par mois.

4° Salaire intégral pendant les périodes d'instruction militaire.

5° Congé annuel de 10 jours sans retenue de salaire.



6° Paiement à la quinzaine.

7° Journées de maladie dûment constatée payées.

8° Indemnités en cas d'accident.

En conséquence, le rapporteur proposait que ces conditions fussent insérées dans les contrats de concession à intervenir.

Il donnait en outre quelques précisions.

En ce qui concerne la constatation des journées de maladie, elle devrait être faite par un médecin officiel de la ville de Paris. Ce médecin serait également affecté à constater les accidents du travail et à en apprécier la nature et les conséquences.

Pour les accidents, le rapporteur propose, que quelle que soit l'imputation de la responsabilité de l'accident, le concessionnaire doive, dans tous les cas, une indemnité à la victime, en bon père de famille.

De plus une assurance sera organisée par le concessionnaire contre les accidents, aux frais dudit concessionnaire, qui ne pourra faire de ce chef aucune retenue sur les salaires et qui sera toujours directement responsable vis-à-vis des victimes du paiement des indemnités dues par l'assurance.

En outre, dans le projet de délibération étaient insérées deux clauses formant les paragraphes 8 et 9 de l'article 2.

Tout d'abord l'administration aurait toujours le droit d'imposer au concessionnaire les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

Ensuite le concessionnaire était tenu à la stricte observation des conditions de travail énumérées ci-dessus, sous peine de déchéance.

Enfin il était convenu que les conditions de travail suivraient le sort de celles des travailleurs municipaux et devraient subir les mêmes modifications (1).

Ce rapport fut discuté au conseil municipal le 21 mai, et le préfet fut invité « à y donner son approbation avant tout nouvel octroi de concession ».

Il s'agissait du Métropolitain, qui, comme nous l'avons vu, était discuté à la commission municipale.

Et c'est en vue du Métropolitain que M. Veber s'était hâté de déposer son rapport et qu'il demandait au conseil de prendre une décision immédiate.

Le préfet de la Seine, rendu circonspect par les annulations nombreuses qui avaient eu lieu en cette matière, fit des réserves sur la légalité de certaines clauses ainsi que sur les conséquences financières du projet.

Néanmoins, le 24 mai 1897 la délibération fut prise au milieu d'un grand enthousiasme... Le 24 juin 1897, un décret basé sur le principe général de la liberté des conventions et l'article 14 de l'ordonnance de 1837 établissant la libre concurrence, annulait la délibération (2).

(1) Par exemple la garantie d'une retraite était à l'étude (Cf. 1895, rapport Champoudry). Les travailleurs des services concédés y auraient droit également.

(2) Cf. Procès-verbaux du conseil municipal, 11 octobre 1897, p. 338.

Retournons maintenant au conseil municipal et voyons ce qui se passa à la commission du Métropolitain le 25 mai 1897.

Le rapporteur, M. Berthelot, ayant pris connaissance de la délibération du conseil adoptée la veille, l'inséra purement et simplement dans le projet de convention, en la substituant à l'article 18, se conformant en cela aux décisions prises par le conseil.

Mais il y ajouta un paragraphe 9 dont la source, différente, vaut la peine d'être mentionnée.

Le 6 mai 1897, M. Berthelot recevait la lettre suivante :

SYNDICAT NATIONAL  
des  
*Travailleurs des  
chemins de fer  
de France et des  
Colonies.*

Citoyen BERTHELOT,  
Conseiller municipal.

Ayant appris que vous êtes chargé de préparer le cahier des charges du futur Métropolitain, nous avons l'honneur de vous remettre ci-joint un exemplaire de note programme général de revendications. Nous avons indiqué ceux des articles qui nous paraissent présenter un intérêt immédiat et que le conseil municipal pourrait vraisemblablement imposer aux concessionnaires sans se heurter à la jurisprudence actuelle du Conseil d'Etat.

Nous serions heureux que l'exploitation du Métropolitain, sous le contrôle de la ville de Paris, pût servir

de modèle aux autres Compagnies et hâter pour tous nos camarades la réalisation de leurs espérances.

Recevez, etc.

*Pour le Conseil d'administration,*

Signé : GUÉRARD (1).

A cette lettre étaient joints des statuts et règlements du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer.

A la page 12 figure le programme des revendications du syndicat présentées aux pouvoirs publics et aux Compagnies. M. Guérard y a biffé ce qui semblait inutile ou impossible à obtenir, et voici ce qu'on y lit.

*Commissionnement.* — Commission délivrée sous forme de contrat de louage, à tout ouvrier ou employé majeur des deux sexes, ayant accompli deux ans de service au maximum.

*Caisse des retraites.* — Création d'une caisse des retraites, pour donner une pension dans les conditions suivantes à tous les ouvriers et employés, sans distinction d'emploi.

1° Après 20 années de service, sans condition d'âge.

4° Proportionnelle aux années de service, en cas de démission ou de renvoi, quel qu'en soit le motif.

8° En cas de décès d'un agent, en service ou retraité, la pension acquise sera servie à la veuve, aux enfants mineurs ou infirmes, ou aux ascendants.

(1) Document communiqué par M. A. Berthelot.

11° La caisse de retraites sera alimentée exclusivement aux frais de l'employeur, que ce soit l'Etat ou une Compagnie privée.

12° Elle sera administrée sous le contrôle des intéressés.

14° Le temps de service pour la retraite comptera du jour de l'entrée à la Compagnie.

*Durée du travail, repos hebdomadaire.* — Réduction des heures de travail à 48 heures par semaine, au maximum, soit 8 heures par jour, en moyenne, sans diminution de salaire. Elles seront réparties, selon le service, de manière que la plus forte journée ne soit pas supérieure à 10 heures et que, chaque semaine, l'employé jouisse d'un repos ininterrompu d'au moins 36 heures.

Des heures supplémentaires ne seront admises que dans le cas exceptionnel d'accidents et seront remplacées par une augmentation de repos.

*Changement de service de jour et de nuit.* — Suppression des dix-huit ou vingt-quatre heures de travail aux changements de service. Ces changements devront se faire tous les huit jours au maximum et seront séparés, chaque fois, par un repos de vingt-quatre heures qui ne comptera pas comme permission.

*Minimum de salaire.* — Fixation d'un minimum de salaire de 5 francs par jour. A travail égal, le salaire des femmes payé au même tarif que pour les hommes.

*Marchandage.* — Application rigoureuse des décrets

B. — 6

des 2 et 22 mars 1848 abolissant le marchandage et abrogation de l'article 1799 du Code civil.

*Travail à la tâche, primes, gratifications.* — Abolition du travail à la tâche et suppression des primes dans tous les services, sans diminuer le revenu des travailleurs ; suppression des gratifications.

*Amendes, mises en charge, mises à pied.* — Leur remplacement par des réprimandes et des blâmes avec ou sans inscription au dossier.

Le notes inscrites au dossier d'un agent devront lui être communiquées par écrit tous les ans.

*Oppositions.* — Les oppositions sur les traitements ou salaires ne pourront jamais être un motif de renvoi.

*Faisant fonctions.* — Tout agent appelé provisoirement à remplir un emploi supérieur au sien recevra le traitement de cet emploi.

Après avoir occupé une fonction pendant trois mois, un agent sera de droit nommé titulaire de cet emploi.

*Avancement.* — Garantie de l'avancement par des mesures qui excluront tout favoritisme.

*Congés.* — Un congé de 15 jours, avec solde entière, sera accordé annuellement à chaque agent, avec faculté pour lui de le prendre en une ou plusieurs fois, en tenant compte des nécessités du service. L'agent en congé sera remplacé dans son emploi.

*Emplois vacants.* — Remplacement immédiat d'un agent démissionnaire, congédié ou décédé.

*Loi sur l'arbitrage.* — Amélioration de cette loi en

en étendant le bénéfice aux agents de l'Etat et en instituant des conseils d'arbitrage permanents mixtes élus par moitié par les intéressés, ayant pour mission de régler à l'amiable les contestations de toute nature particulières ou collectives, qui peuvent s'élever entre les agents et les Compagnies (1).

Le même jour, M. Berthelot recevait de la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer français une lettre sur le même sujet, contenant une proposition au sujet de la durée de la journée de travail.

« Le seul article gênant est probablement celui de la journée de 8 heures, mais ne pourrait-on pas insérer dans le cahier des charges une disposition analogue aux 3-12 de l'octroi ? Comme le service ne durera pas 24 heures consécutives, mais seulement 20 heures environ, il serait facile d'imaginer un système de remplacement tous les 4, 5 ou 6 jours, avec repos tous les sept ou huit jours, de manière que les employés ne travaillent pas plus de huit à neuf heures en moyenne et puissent disposer à tour de rôle du dimanche (2). »

De ce programme complexe de revendications, M. Berthelot ne crut devoir garder que la clause relative au commissionnement, et ce, sur l'insistance du syndicat.

Nous pouvons maintenant considérer l'article 18

(1) Comparer les conditions ainsi réclamées avec celles qui existent au Métropolitain. Cf. notre annexe VII.

(2) Document communiqué par M. Berthelot.

dans son ensemble ; il se compose de la délibération Veber et de ce que nous appellerons l'addition Gérard. Voici le texte :

ART. 18 (1). — L'exploitation devra être organisée de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes :

1° Les salaires ou appointements des ouvriers et employés devront être payés à la quinzaine et ne pourront pas être inférieurs à 150 francs par mois (2).

2° La durée du travail ne pourra excéder 10 heures, et une interruption d'au moins 12 heures devra séparer la fin de la journée de la veille du commencement de la journée du lendemain.

Un jour de repos par semaine sera accordé au personnel.

3° Sera accordé, sans retenue de salaire, un congé annuel de dix jours.

4° Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire.

5° Les jours de maladie dûment constatée par un médecin désigné par l'administration municipale seront aussi payés dans leur intégralité pendant au moins une année.

6° En cas d'accident survenu pendant le travail et entraînant une incapacité momentanée, l'ouvrier recevra son salaire entier jusqu'à complète guérison.

(1) Cf. Procès-verbaux de la commission du Métropolitain. Séance du 25 mai 1897, p. 5.

(2) Cf. Délibération Veber, 21 mai 1897. Procès-verbaux, p. 346, article 2, 1°, 2°, etc.



7° Les travailleurs occupés à l'entreprise seront assurés contre les accidents aux frais exclusifs du concessionnaire, qui ne pourra faire, de ce chef, aucune retenue sur les salaires. De plus, quelle que soit l'imputation de la responsabilité d'un accident, le concessionnaire sera toujours directement responsable vis-à-vis de la victime du paiement de l'indemnité.

Un médecin désigné par l'administration municipale sera appelé à constater chaque accident et devra en apprécier la nature et les conséquences.

8° L'administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène nécessaires.

9° Une commission sera délivrée sous forme de contrat de louage, à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli 24 mois de service au maximum.

Le concessionnaire est tenu à la stricte observation des conditions de travail ci-dessus énumérées, sous peine de déchéance.

Reprenons quelques-unes de ces clauses et examinons-en l'importance et l'opportunité.

*Date du paiement.* — Le paiement doit avoir lieu à époque fixe, tous les quinze jours. C'est une disposition qui est très fréquente à l'étranger, et dans les administrations publiques (1), pour les travailleurs et les employés à traitement modeste. Le Sénat français a adopté

(1) Cf. Règlement des travailleurs municipaux, art. 8.

au cours de la session dernière un projet de loi en ce sens. Il est très important pour l'ouvrier de ne pas faire au patron une avance prolongée, à plus forte raison indéterminée, de son travail. Il est tout à fait logique que ce soit le patron qui fasse crédit à l'ouvrier et non l'ouvrier au patron.

*Minimum de salaire.* — Nous nous sommes expliqués sur ce point, un peu plus haut. Notons que ce minimum est de 150 francs par mois (1).

*Durée de la journée de travail* — Nous avons eu à en parler précédemment, nous avons également vu dans notre premier chapitre l'importance que prenait cette question dans l'industrie des transports ; nous y reviendrons plus bas. Mentionnons en passant que la convention ne s'était pas bornée à assurer un maximum de travail, soit 10 heures, mais un minimum de repos soit 12 heures (2).

*Repos hebdomadaire.* — Ici nous constatons une grande supériorité du personnel sur les autres travailleurs. En 1897, en effet, seuls les enfants âgés de moins de 18 ans (article 5 de la loi de 1892) et les femmes de tout âge ne pouvaient être employés plus de six jours par semaine. Les travailleurs municipaux eux-mêmes ne jouissaient que d'un repos d'une journée par quinzaine d'après le règlement de 1895 (3).

(1) Cf. pour les travailleurs municipaux, Règlement de 1895, art. 6 et Délibération du 22 juillet 1892.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

En outre le salaire étant mensuel, il était implicitement convenu que le repos hebdomadaire serait payé, aucune retenue n'étant faite pour ce motif sur les salaires ou appointements du mois.

*Congés (1).* — Le congé de 10 jours par an sans retenue de salaire constituait également un avantage considérable sur les autres travailleurs : il est très important pour les travailleurs, surtout ceux qui vivent dans un air confiné, à une lumière artificielle de jouir d'un repos prolongé, qui, mieux que le repos hebdomadaire (2), leur permettra de s'éloigner des villes, reprendre des forces et refaire l'organisme.

*Périodes d'instruction militaire.* — Il y a ici deux principes distincts et également équitables.

1° Les périodes d'instruction militaire qui sont obligatoires pour les travailleurs ne doivent pas résilier le contrat de travail. La loi du 18 juillet 1901 a sanctionné législativement cette prescription (3).

2° Il est juste que l'État qui force les ouvriers et employés à quitter momentanément un service public pour un autre service, qu'il estime supérieur au premier, continue à fournir le même salaire à ceux qui, malgré

(1) Règlement de 1895, article 9.

(2) Le repos ne pouvant être accordé au personnel entier le même jour, il était évident qu'il serait donné par roulement, et par conséquent ne serait pas dominical.

(3) Cf. Bonnefoy et Barrot, *Commentaire de la loi du 18 juillet 1901*.

eux, remplissent un devoir plus fatigant et moins agréable (1).

*Maladie.* — Dans une entreprise comme celle du Métropolitain, le paiement des frais de maladie contractée dans le service a une importance capitale : il est juste que les risques que court le personnel dans un milieu peu salubre soient mis à la charge du concessionnaire. Mais le projet de convention allait plus loin et ne distinguait pas le cas où la maladie a été contractée dans le service du cas où elle a été contractée en dehors. Il est vrai que cette distinction est très délicate à faire.

D'ailleurs l'administration a un moyen de contrôle sérieux dans la constatation médicale ; le contrôle eût été plus efficace si la Compagnie avait pu choisir le médecin, mais à ce moment, il sembla dangereux pour le personnel de le confier aux mains d'un médecin que la Compagnie pousserait sans aucun doute à la sévérité (2).

*Accidents.* — Les dispositions très favorables aux travailleurs : salaire complet, assurance aux frais du concessionnaire, responsabilité dans tous les cas, n'ont toute leur importance que si on les compare à la loi, en préparation alors, sur les accidents du travail. Nous aurons l'occasion de faire plus loin cette comparaison.

Notons simplement que l'on chargeait un médecin

(1) Cf. Règlement des travail. municip., art. 10, et notre annexe VII.

(2) Règlement de 1895, art. 13.

désigné par l'administration municipale de constater les accidents (1).

*Hygiène et sécurité.* — La clause réservant les droits de l'administration pouvait sembler inutile ; nous avons vu que les préfets tenaient des lois générales sur la police des chemins de fer le droit de réglementer ce qui a trait à la sécurité. D'ailleurs le règlement du 6 août 1884 que la convention elle-même, dans son article 14, déclarait applicable au Métropolitain arme dans son article 39 les préfets de pouvoirs suffisants.

Quant à l'hygiène, on peut dire qu'elle est comprise dans la sécurité *lato sensu*.

*Commissionnement.* — La délivrance d'une commission, adoptée par M. A. Berthelot sur la demande de M. Guérard ne paraît pas avoir grande utilité. En effet, quels sont les droits du personnel commissionné dont est privé le personnel non commissionné ? Le projet de convention n'en dit rien. On voit bien qu'il s'agit d'une disposition surajoutée, empruntée à une entreprise où la commission joue un rôle important. Dans les chemins de fer, en effet, les agents commissionnés jouissent d'avantages caractérisés : paiement à l'année, retraite, droit de n'être révoqué que pour des motifs légitimes, sinon droit à indemnité (1).

*Déchéance.* — C'est la sanction prévue, dans tous les cas ; elle nous paraît, malgré l'intérêt que présente la

(1) Règlement de 1895, art. 13.

(2) Cf. Loi du 27 décembre 1890, art. 1<sup>er</sup>.

stricte observation des clauses relatives au personnel, quelque peu excessive, et par conséquent inopérante. On hésitera avant de prononcer la déchéance d'un concessionnaire coupable d'avoir fait travailler un ouvrier 10 heures  $1/2$  ou d'avoir réduit de 10 à 9 le nombre des jours de congé annuel.

Cet article 18, dont nous avons souligné les dispositions essentielles, fut adopté sans débat, par la commission. Joint à l'article 19, dans la partie de cet article qui visait les retraites, le service médical et l'assurance contre les accidents, il était très intéressant, autant par les avantages qu'il procurait au personnel, que par l'état d'esprit, l'idée maîtresse, qui l'inspirait.

Le principe directeur de ces clauses était le suivant : c'est de l'intervention des pouvoirs publics, non de la bonne volonté du patron que l'ouvrier doit attendre une amélioration de son sort. Ce n'est pas dans les devoirs que se reconnaît le patron, mais dans les droits que l'Etat reconnaît à l'ouvrier, qu'on doit chercher le statut des salariés. L'ouvrier a besoin de sécurité : il faut lui garantir un minimum de bien-être dont il jouira, quoi qu'il advienne ; il faut le défendre non seulement contre les risques de l'entreprise en lui assurant un salaire raisonnable, mais contre les risques de surmenage, en lui fixant un repos périodique, en abrégeant sa journée de travail ; contre les risques de maladie et d'accident, en lui versant une partie au moins du salaire qu'il toucherait s'il travaillait, en lui fournissant les soins médicaux

et pharmaceutiques ; contre les risques de vieillesse, en lui promettant une retraite qui le mette à l'abri de la misère.

Et nous ne nous dissimulons pas que la formule sincère de cette doctrine est plutôt : à chacun selon ses besoins que à chacun suivant son travail. C'est moins le fait de travailler que le fait de vivre qui est la source des droits de l'individu. Nous constatons, sans avoir à conclure.

En face de cette idée de justice, qu'allait devenir l'idée de bienfaisance qui, dans l'article 19, avait fait organiser la participation aux bénéfices (1) ? Il semble qu'il eût fallu choisir entre les deux systèmes. Le conseil, sachant la vanité des théories, crut impartial de les juxtaposer, pensant que sur les deux il y en aurait au moins une de valable, et l'article 19 ancien fut copié tout au long à la suite de l'article 18.

Une seule modification proposée par M. Thuillier fut insérée : on ajouta au paragraphe A les mots « à capital aliéné » et le début de l'article 19 fut ainsi rédigé :

ART. 19. — Le concessionnaire s'oblige :

A. — A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets à la Caisse nationale des retraites, les versements étant

(1) M. Veber, dans son rapport, proposait de supprimer toute clause de participation, et il en donnait la raison suivante : « Tout service public étant établi dans l'intérêt commun, ses bénéfices doivent profiter à la seule communauté. Dans toute concession de service public il ne peut y avoir légitimement de clause de partage des bénéfices qu'en faveur de la partie concédante, qui doit ensuite en faire bénéficier la communauté, sous forme de travaux ou d'améliorations d'intérêt public. »

constitués à capital aliéné au moyen de 2 0/0 retenus sur le salaire des ouvriers, 6 0/0 versés à leur nom par le concessionnaire dans les conditions définies au paragraphe B ci-après.

Le reste de l'article est identique.

Cette modification avait son importance. Dans le silence de la convention, les versements auraient pu se faire avec ou sans réserve du capital. On sait les avantages et les inconvénients des deux systèmes. Si le versement est fait à capital réservé, et que le déposant décède avant l'âge convenu, les versements, sans intérêt, sont restitués aux héritiers. Si le déposant atteint l'âge de la retraite, il reçoit une pension diminuée, puisqu'à sa mort le capital sera restitué.

Si le versement est fait à capital aliéné et que le déposant décède avant l'âge convenu, les versements restent à la Caisse. Si le déposant parvient à l'âge de la retraite, sa pension est plus forte que dans le cas précédent, car il n'y a pas de restitution éventuelle du capital.

Le premier système est plus favorable à la famille, moins avantageux pour l'individu. C'est le second système, qui garantit au déposant une retraite plus considérable, mais dépouille sa famille, qui fut adopté.

Avec cette modification l'ensemble de l'article 19 fut voté sans débat.

La commission, ce même jour, 25 mai 1897, décida d'envoyer le projet de convention et le projet de cahier



des charges au préfet, en vue de l'examen par deux jurisconsultes.

La commission décida en outre de faire soumettre par le rapporteur ces documents aux demandeurs en concession afin de provoquer leurs observations

#### Avis des jurisconsultes.

Le 1<sup>er</sup> juin le préfet communiquait à la commission du Métropolitain deux notes rédigées par MM. Dubuit et Aubert.

La première reprenait un par un les articles et mentionnait les observations des jurisconsultes sur le cahier des charges, la seconde faisait de même pour le projet de convention.

Ce qui a trait au personnel est noté aux pages 10 et 11 (1), et constitue à vrai dire une glose assez mince. C'est ainsi que la seule objection faite au minimum de salaire est la possibilité par le concessionnaire de réduire le personnel et d'augmenter la journée de travail, sans que les jurisconsultes se soient demandés si, de par la convention même, ces craintes n'étaient pas sans fondement. De même à propos des accidents et des jours de maladie, les deux intéressés découvrent non des raisons véritables, mais des prétextes à procès, prétextes dont l'avenir a fait justice.

La seule objection valable a rapport à la sanction : les

(1) Document communiqué par M. A. Berthelot.

jurisconsultes pensent comme nous que la déchéance est une peine bien considérable.

On peut également remarquer avec eux que l'article 19, dans la partie qui a trait à la répartition des bénéfices au personnel manque de précision.

#### Observations du concessionnaire.

Malgré le caractère visiblement hâtif de cette note, la commission du Métropolitain, dans la séance du 2 juin 1897, décida de convoquer les deux conseils à une sous-commission qui, contradictoirement avec eux, examinerait les articles jugés peu juridiques (1).

Le même jour, M. Henrotte, président du conseil d'administration de la Compagnie générale de traction donna lecture d'une note relative aux observations que le demandeur en concession avait à formuler.

Voici ce qu'il proposa relativement au personnel (2), il commença par déclarer qu'il avait remanié les deux articles 18 et 19 pour les mettre en harmonie l'un avec l'autre.

Puis il aborda l'article 18. Voici les modifications projetées. Elles sont, déclarait M. Henrotte, dans l'intérêt du personnel.

M. Henrotte proposait de supprimer la seconde partie du paragraphe 2 de l'article 18, exigeant un repos continu d'au moins 12 heures. Il expliqua que, notamment pour les mécaniciens, il y aurait peut-être intérêt

(1) Cf. Procès-verbaux de la commission, 2 juin 1897, p. 4.

(2) Cf. *ibid.*, p. 1314.

à scinder davantage leurs 10 heures de service et à diviser autrement leurs quatorze heures de repos.

D'autre part il proposait aussi d'ajouter au deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 18 :

« Un jour de repos par semaine ou deux demi-journées seront accordées au personnel. » Il exposa que beaucoup d'employés préféreraient avoir deux demi-journées de congé commençant à 10 heures du matin qu'une journée entière.

Une modification visant plus particulièrement l'article 19 était proposée par M. Henrotte : pour assurer le service des retraites, des accidents, le service médical et pharmaceutique, la société organiserait une caisse spéciale qui serait gérée par les ouvriers et employés eux-mêmes.

De même les journées de maladie seraient constatées, ainsi que les accidents par un médecin choisi par la caisse, c'est-à-dire par le personnel lui-même.

L'administration était ainsi dessaisie, mais c'était aux ouvriers eux-mêmes qu'elle remettait le contrôle.

Le 5 juin 1897, la commission examina les observations des demandeurs en concession et fit de son chef quelques modifications aux articles 18 et 19 (1). Le paragraphe premier de l'article 18 fut ainsi complété : Les hommes employés temporairement recevront un salaire qui ne pourra être inférieur à 5 francs par jour.

(1) Cf. Procès-verbaux, 5 juin 1897, p. 3, 2<sup>e</sup> colonne.

Le choix laissé entre la journée et les deux demi-journées de repos fut accepté.

Le président de la commission fit remarquer que d'après la délibération Veber il y avait lieu d'ajouter un paragraphe à l'article 6 qui a trait aux accidents, paragraphe prévoyant l'indemnité en cas d'invalidité et ainsi c n çu :

« Sans préjudice de l'indemnité qui lui serait due en cas d'infirmité totale ou partielle. »

Puis on arriva à l'article 19. On adopta la proposition du demandeur en concession relative à la caisse gérée par le personnel.

Enfin, ce qui était à prévoir, on proposa la suppression de la clause de participation, devenue tout à fait inutile, et que le projet de convention traînait après lui comme un poids mort. Dès lors l'article 19 fut cohérent dans toutes ses dispositions.

Il se terminait ainsi :

« Le concessionnaire devra imputer aux frais généraux la somme suffisante pour opérer les versements stipulés aux paragraphes A, B, C. »

L'article 19 ainsi modifié fut acceptée par le demandeur en concession.

Le fait même que c'était sur les frais généraux, non sur les bénéfices que le concessionnaire devait imputer la somme en question montre que c'en était fait de l'idée de participation.

Mais les discussions n'étaient pas closes. M. Veber,

qui avait demandé la suppression de la participation, demanda (1) s'il ne serait pas possible de faire supporter sous cette forme de participation aux bénéfices la charge entière de la caisse des retraites par la Compagnie.

Des pourparlers s'engagèrent ; des notes en sens contraire furent communiquées (2).

La Compagnie n'accepta pas la nouvelle proposition Veber.

Alors celui-ci, dans une lettre datée du 27 juin 1897 (3), demanda que l'on impose au concessionnaire la stipulation suivante : lorsque le nombre des voyageurs aura atteint 140 millions ou tout au moins lorsqu'il aura atteint 220 millions, les ouvriers et les employés ne verseront plus à la caisse de retraites que 1 0/0 de leur salaire.

M. Berthelot déclara qu'il croyait pouvoir faire accepter cette clause.

On vota sur les conclusions du rapporteur. Le projet de rapport fut adopté et la dernière séance de la commission prit fin. La discussion avait duré six semaines.

Avant de dire quelques mots du rapport de M. A. Berthelot, nous allons donner le texte de la charte du per-

(1) Cf. Procès-verbaux du 16 juin 1897.

(2) Cf. Séances du 18 juin, du 22 juin.

(3) Cf. Procès-verbal du 27 juin.

sonnel tel qu'elle était sortie des délibérations de la commission, c'est-à-dire le texte des articles 18 et 19 du projet de convention (1), texte portant l'adhésion et la signature du demandeur en concession.

ART. 18. — L'exploitation devra être organisée de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes :

1° Les salaires ou appointements des ouvriers et employés devront être payés à la quinzaine et ne pourront pas être inférieurs à 150 francs par mois. Les hommes employés temporairement recevront un salaire qui ne pourra être inférieur à 5 francs par jour.

2° La durée de la journée de travail ne pourra excéder dix heures.

Un jour de repos par semaine ou deux demi-journées seront accordés au personnel.

3° Sera accordé, sans retenue de salaire, un congé annuel de dix jours.

4° Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire.

5° Les jours de maladie dûment constatés par un médecin désigné par la caisse instituée en vertu de l'article 17 ci-après, seront aussi payés dans leur intégralité pendant au moins une année.

6° En cas d'accident survenu pendant le travail et entraînant une incapacité momentanée, l'ouvrier recevra son salaire entier jusqu'à complète guérison, sans

(1) Cf. Annexe du rapport Berthelot, n° 75 de 1897.

préjudice de l'indemnité qui lui serait due en cas d'infirmité définitive totale ou partielle.

7° Les travailleurs occupés à l'entreprise seront assurés contre les accidents aux frais exclusifs du concessionnaire, qui ne pourra faire, de ce chef, aucune retenue sur les salaires. De plus, quelle que soit l'imputation de la responsabilité d'un accident, le concessionnaire sera toujours directement responsable vis-à-vis de la victime, du paiement de l'indemnité.

Un médecin désigné par la caisse spéciale instituée en vertu de l'article 17 sera appelé à constater chaque accident et devra en apprécier la nature et les conséquences.

8° L'administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

9° Une commission sera délivrée, sous forme de contrat de louage, à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli 24 mois de services.

Le concessionnaire est tenu à la stricte observation des conditions de travail ci-dessus énumérées, sous peine de déchéance.

ART. 19. — Le concessionnaire s'oblige :

A. — A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets à la Caisse nationale des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2 0/0 retenus sur le salaire des ouvriers, 6 0/0 versés à leur nom par le concessionnaire dans les conditions définies ci-après.

Toutefois, lorsque le nombre des voyageurs dépassera 220 millions, la retenue sur le salaire des ouvriers sera réduite à 1 0/0 et le versement à faire en leur nom par le concessionnaire sera porté à 7 0/0.

B. — A constituer un service médical et pharmaceutique gratuit.

C. — A assurer les ouvriers et employés contre les accidents.

Pour assurer l'exécution tant des paragraphes B et C du présent article que des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 18 ci-dessus, le concessionnaire organisera une caisse spéciale qui sera gérée par les employés et les ouvriers eux-mêmes.

Le concessionnaire devra imputer aux frais généraux la somme suffisante pour opérer les versements stipulés aux paragraphes A, B et C ».

Avant d'entrer dans une nouvelle phase et de voir ce projet de convention aux prises avec le conseil municipal, les conseils consultatifs et les pouvoirs publics, remarquons la transformation qui s'est accomplie depuis le jour où l'administration établissait son premier projet : remarquons aussi que ce n'est pas la forme seulement qui s'en est modifiée profondément, mais l'essence, l'esprit même de cette charte du personnel, qui grossie chemin faisant d'additions multiples, est devenue un véritable statut ; ce statut, nous allons le voir maintenant lutter, non plus pour se transformer, mais pour rester intact et conserver sa valeur novatrice.



**Adoption par le Conseil municipal de la Charte du personnel.  
Note consultative.**

Le rapport de M. Berthelot (1) résumant les travaux de la commission et soumettant ses conclusions au conseil municipal, fut discuté dans les séances des 5, 7 et 9 juillet (2). Dans cette dernière séance le projet de convention fut adopté sans débat.

Ce même jour, un projet de délibération fut adopté, « invitant le préfet de la Seine à solliciter des pouvoirs publics l'obtention d'une loi sur les bases suivantes » (3). Suit le texte que nous connaissons déjà quant aux dispositions visant le personnel. En dehors de ces dispositions, l'article 4 seul nous intéresse.

« ART.4. — La ville de Paris devra concéder le réseau de chemins de fer urbain dont s'agit à la Compagnie générale de traction, qui demeurera chargée de toutes les dépenses autres que celles des travaux d'infrastructure.

Le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges de la convention spéciale de concession annexée à la présente loi . »

Avant de voir le projet de convention comparaître devant les assemblées dont il devait rechercher l'adhésion, il nous reste à dire deux mots d'un document appelé « note consultative » remise par les deux conseils de la ville de Paris au rapporteur, et contenant les observations définitives sur le projet de concession qui

(1) N° 75 de 1897.

(2) Procès-verbaux du conseil municipal.

(3) Cf. sur la nécessité d'une loi. Loi du 11 juin 1880, art. 2, dernier alinéa.

avait déjà subi des remaniements importants depuis le premier examen de MM. Du Buit et Aubert (1).

Le reproche fondamental fait par ces deux jurisconsultes au projet de convention, c'est qu'il a la prétention d'être un contrat de concession et qu'il n'en est pas un. Et ce sont en particulier les clauses relatives au personnel qui contribuent à fausser le caractère du contrat (2).

On sait qu'un des traits du contrat de concession est d'être non aléatoire, mais commutatif ; c'est là un des points sur lesquels les auteurs sont parvenus à s'entendre (3). Or d'après les conseils, l'article 19, en particulier, met à la charge de l'entrepreneur « toutes les chances mauvaises, sans qu'il puisse profiter des chances favorables ». Le contrat, disent-ils encore, affecté des clauses dont s'agit, n'est plus un contrat de concession, mais un contrat purement aléatoire (4). Et les jurisconsultes, entrevoyant l'avenir d'un coup d'œil lucide et tragique, se demandent ce que fera la ville, si, comme cela est probable, le concessionnaire est acculé à la faillite, à la ruine (5).

Nous n'avons pas à discuter la prophétie des deux hommes de loi : quelques chiffres, que l'on trouvera plus bas, montreront que la faillite et la ruine sont en-

(1) Cf. note consultative (document communiqué par M. H. Berthelot).

(2) Cf. *ibid.*, p. 2 et 3.

(3) Cf. Berthélemy, *Traité de droit administratif*.

(4) Cf. Note consultative, p. 4, *in fine*.

(5) Cf. *ibid.*, p. 5.

core loin. Bornons-nous à considérer le contrat en lui-même et demandons-nous si oui ou non il est commutatif, si oui ou non, il est un contrat de concession.

Le Code civil, dans l'article 1104, dit que ce qui caractérise le contrat aléatoire, c'est que la réalisation en dépend d'un événement imprévu.

Or nous ne comprenons pas comment les conditions du travail fixées par avance, pouvant par conséquent se prêter à une évaluation approximative quant à leurs conséquences financières, rendent problématique l'exécution du contrat. Si le concessionnaire accepte ces clauses dont nous ne méconnaissons ni l'importance, ni même la gravité, c'est qu'il pense pouvoir trouver dans la perception des bénéfices de l'exploitation, qui, elle, est un fait certain, une compensation aux charges qu'il aura contractées d'autre part. Le concessionnaire n'est pas sûr de ses bénéfices, soit, mais de quoi dépendent ses bénéfices ? Non pas du fait de savoir s'il exploitera ou non, s'il se rémunérera des dépenses qu'il a faites par l'exploitation du service concédé, mais du chiffre d'affaires qu'il fera, et de mille autres circonstances incertaines ; l'objet même du contrat, à savoir l'exploitation par le concessionnaire, est inscrit dans le cahier des charges et sa réalisation ne dépend pas d'un fait fortuit.

Mais quittant le réquisitoire de MM. Du Buit et Aubert contre le projet de convention, examinons maintenant l'accueil qu'il reçut des corps devant lesquels il se présenta. Quels sont ces corps ?

La loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways dit, dans le dernier paragraphe de l'article 2 :

Les projets de chemin de fer d'intérêt local, départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'Etat.

**Examen du conseil des ponts et chaussée (1).**

M. Lorieux, inspecteur général des ponts et chaussées, fut chargé de présenter un rapport sur le projet de cahier des charges et de convention, et fit quelques observations sur les clauses relatives au personnel (2). Il commença par s'en prendre à M. Le Châtelier, ingénieur en chef du contrôle des lignes dans Paris, à qui l'on avait également demandé de dire son mot sur la question, et qui à propos des articles 18 et 19 se bornait à en noter le caractère politique et à prévoir de ce chef un surcroît de charges égal à 15 0/0 (3). M. Lorieux estima cette augmentation de dépenses à 50 0/0, et, remarquant, que le concessionnaire l'acceptait, passa outre.

(1) Cf. Documents relatifs au Métropolitain. Hôtel de ville.

(2) Cf. *ibid.* Rapport de M. Lorieux, inspecteur général des ponts et chaussées, p. 56 *in fine* et 57.

(3) Cf. Rapport de M. l'ingénieur en chef du contrôle des lignes dans Paris sur l'avant-projet du métropolitain, troisième partie (documents relatifs au Métropolitain), p. 24.

Mais il considéra que les dispositions en question constituaient une intervention abusive de la ville de Paris dans les rapports du concessionnaire avec son personnel, et cela pour deux motifs.

Tout d'abord, M. Lorieux pensait « qu'elles sont de nature à porter une atteinte à la loi naturelle de l'offre et de la demande, et par suite à apporter quelques troubles dans l'industrie parisienne ». Et pour renforcer sans doute son argument, M. l'inspecteur des ponts et chaussées affirmait que cela était contraire à *toutes* les lois de l'économie politique.

Laissant de côté les lois de l'économie politique, dont le Code n'est pas encore publié, indiquons le second argument.

M. Lorieux ajoutait que sans doute l'autorité concédante est maîtresse d'imposer ses conditions, mais sous la réserve qu'elles ne portent pas atteinte à l'ordre public en créant artificiellement une hausse des salaires. Or selon lui ce serait le cas. Donc en vertu de l'article 1183, ces dispositions sont illégales.

Ces deux arguments exposés, nous laisserons au Conseil d'Etat le loisir de les renforcer, et nous les examinerons, quand ils auront revêtu leur forme définitive.

Pour en revenir à M. Lorieux, il proposait au conseil des ponts et chaussées de demander la suppression pure et simple de ce qui a trait dans la convention au minimum de salaire et à la durée de la journée de travail.

Le 11 novembre 1897, le conseil des ponts et chaus-

sées fut saisi de la question (1), le 15 novembre la discussion se poursuivit et se termina.

Quant au minimum de salaire, plusieurs opinions furent émises.

Un membre y vit, comme le rapporteur, une atteinte à la liberté de l'offre et de la demande, une hausse artificielle de la main-d'œuvre, une infraction à l'ordre public.

Un autre prit en main les intérêts de l'Etat et montra le danger qu'il y avait à exciter ainsi le personnel des chemins de fer à réclamer une augmentation de salaire qu'on ne pourrait refuser.

D'autres membres repoussèrent les clauses au nom des ouvriers, montrant qu'on écartait ainsi des ouvriers moins jeunes ou moins vigoureux, qui auraient su se contenter de salaires moins élevés et que, somme toute, ces prescriptions étaient faites en vue d'un petit nombre d'ouvriers bien doués et entachées d'aristocratie.

Aussi, malgré le directeur des chemins de fer qui estimait que tout cela était en dehors de la compétence du conseil, celui-ci adopta les conclusions du rapporteur tendant à supprimer la clause relative au minimum de salaire.

En ce qui concerne la durée du travail, le conseil fut moins absolu. On fit remarquer que depuis un certain temps déjà, l'administration des travaux publics avait

(1) Cf. Documents relatifs au Métropolitain. Avis du conseil général des ponts et chaussées, p. 22 et 23.

cru devoir, dans un but de sécurité, fixer pour certains agents des chemins de fer la durée maxima du travail journalier. On proposa donc d'adopter les dispositions, en tant qu'elles ne s'appliqueraient qu'aux agents dont le service intéresse la sécurité de l'exploitation, ce qui fut adopté.

On supprima également le dernier paragraphe relatif à la déchéance, comme trop sévère (1).

#### Examen du Conseil d'État (2).

Dans la séance du 20 janvier 1898, il distingua ce qui avait trait au minimum de salaire et à la durée de la journée de travail.

##### A. — *Salaire minimum.*

L'intervention de la ville de Paris dans la fixation des salaires constitue une violation de l'ordonnance réglementaire du 14 novembre 1837, qui oblige toute commune à donner avec concurrence et publicité les entreprises pour travaux et fournitures.

Or l'intervention en question fausse le principe de la concurrence, en restreignant le nombre des concurrents, que ces dispositions éloignent du contrat. Et qu'est-ce que l'adjudication, sinon la libre recherche de la meilleure offre par la demande ? Si on commence par imposer à l'offre des conditions abusives, l'offre n'est

(1) Cf. Documents, etc., *op. cit.*, p. 28.

(2) Cf. *ibid.* Avis du Conseil d'Etat, note, p. 2 *in fine* et 3.

plus libre, la concurrence ne joue plus ; il n'y a plus les garanties exigées par l'ordonnance de 1837.

Tel est l'argument général du conseil, et nous ne voulons pas rechercher ici si une condition qui atteint également tous les concurrents limite la concurrence. Tenons l'argument pour valable ; il est aisé de montrer qu'il ne peut s'appliquer au cas en question, parce qu'en réalité il ne s'agit pas d'entreprise, qui se fait par adjudication, mais de concession qui se fait de gré à gré,

Et en effet nous avons vu la procédure spéciale qui avait présidé au choix du concessionnaire. Nous avons remarqué que l'on avait écarté le procédé sommaire et mécanique de l'adjudication, pour adopter le système plus complexe et plus judicieux du choix après pourparlers, du gré à gré. L'on ne s'est pas décidé, lors de la désignation du concessionnaire, pour celui qui offrait le rabais le plus considérable, mais pour celui qui offrait les garanties financières et techniques les plus sûres, celui qui était disposé à faire des conditions favorables aux travailleurs. Et si l'on recherche comment le minimum de salaire a été introduit dans la convention, on voit que c'est en remplacement d'une clause de participation aux bénéfices, offerte spontanément par le demandeur en concession et réalisant, suivant les propres termes du rapporteur, une charge équivalente (1). Il ne s'agit donc pas de clauses draconiennes

(1) Cf. Rapport n° 75 de 1897, p. 22.



que l'on met en demeure les demandeurs en concession d'accepter, sous peine d'être évincés, mais de dispositions librement acceptées par le concessionnaire, alors que le choix était déjà fait. Il ne faut donc pas parler ici d'atteinte à la liberté de la concurrence.

Mais le Conseil d'Etat invoque un autre principe, un grand principe proclamé par la Révolution française et inscrit dans la loi du 2 mars 1791, le principe de la liberté du travail, et de la liberté des conventions sur le travail. Cette loi dit notamment : à compter du 15 avril prochain, il sera libre à toute personne de faire tel négoce ou d'exercer telle profession qu'elle trouvera bon. • Ainsi le travail est libre, il n'est soumis à aucune réglementation particulière; d'où l'article 1134 du Code civil, visant le cas des conventions de droit commun, lui devient applicable : les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Or que fait l'Etat ? Il intervient dans le contrat pour dire à l'une des parties : vous ne contracterez que dans telles ou telles conditions. La liberté du travail et des conventions, principe fondamental de notre droit privé, est ici violé dans son esprit comme dans sa lettre.

L'erreur du Conseil d'Etat est, à notre avis, une erreur sur la nature du contrat ; toutes les observations faites par le Conseil sont justes, à condition qu'on se borne à les appliquer aux contrats de droit privé. Or il ne s'agit pas ici d'un contrat de droit privé entre ouvriers et patrons, mais d'un contrat de droit public où

l'Etat, le département, la commune sont parties à l'acte (1). De quoi s'agit-il en effet ? De travaux qu'un particulier fait entreprendre sur un domaine lui appartenant ? Non pas, mais d'un service public que la ville de Paris, pour des raisons particulières, tenant non pas à la nature de son droit, mais à l'exercice qu'elle en peut faire, que la ville de Paris, disons-nous, abandonne à une Compagnie privée pour l'exploiter. Et quand la ville intervient pour réglementer les conditions du travail, elle ne s'immisce pas dans les affaires d'autrui, elle règle ses propres affaires, et du moment qu'elle trouve pour lui servir de mandataire un particulier qui accepte ces conditions, la fixation de ces conditions ne constitue pas un abus d'intervention, mais l'exercice pur et simple du droit.

Il nous sera maintenant aisé de répondre à l'objection de l'inspecteur des ponts et chaussées prétendant que les clauses dont il s'agit sont nulles comme étant illicites par leur cause (art. 1133, C. civ.), qui serait contraire à l'ordre public, reposant sur la liberté du travail et des conventions. La ville de Paris étant partie au contrat, c'est précisément sur le principe de la liberté des conventions que se fonde son intervention.

Quoi qu'il en soit, le Conseil d'Etat proposait de supprimer le paragraphe premier de l'article 18.

(1) Cf. Pic, *Traité élémentaire de législation industrielle*, p. 740, et aussi procès-verbaux du conseil, séance du 21 mai 1897, p. 801.

B. — *Durée de la journée de travail.*

De même que le conseil des ponts et chaussées, le Conseil d'État se montrait moins intransigeant sur ce point. Il admettait la possibilité d'une limitation, mais avec une double restriction : une quant au fond, l'autre quant à la forme.

Et tout d'abord, aux yeux du Conseil d'État, la réglementation de la journée de travail n'est justifiée que pour les agents dont le service intéresse la sécurité publique, et ce sont bien en effet à ceux-ci seulement que s'appliquent les circulaires et règlements dont nous avons parlé, à propos des chemins de fer d'intérêt général.

En second lieu cette limitation ne peut prendre place dans une convention qui ne renferme que des dispositions contractuelles, mais seulement dans une réglementation générale émanant de l'autorité publique, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les lois et règlements.

Telles sont les deux critiques que le Conseil d'État faisait à la limitation de la journée de travail. Et c'est par un seul argument que nous essayerons de les réfuter.

Ce n'est pas en vertu du droit général de réglementation, droit qui en effet appartient à l'autorité qui commande, non à la personne morale qui contracte, que la limitation de la journée de travail est faite ici. La ville de Paris, partie au contrat, stipule cette limitation, non

pas en tant que nécessaire à la sécurité publique, mais en tant que favorable à l'intérêt des travailleurs employés à l'exploitation d'un service public dépendant d'elle. La source de la disposition en question est la même que celle des stipulations relatives au minimum de salaire ou aux frais de maladie. Il s'agit d'un contrat consenti, non d'un commandement donné.

Et il devient alors très clair que la ville de Paris peut étendre cette limitation à qui bon lui semble, si le concessionnaire y consent. Rien ne l'oblige donc à borner son intervention en faveur des travailleurs, à ceux qui sont affectés à un service intéressant la sécurité publique (1).

Quoiqu'il en soit, le Conseil d'Etat proposait de supprimer également le paragraphe 2 de l'article 18.

Enfin notons, et ici nous lui donnons raison, qu'il proposait de supprimer le paragraphe relatif à la déchéance, seule sanction prévue par l'inapplication de la charte ouvrière du personnel. Sanction trop sévère pour être appliquée, et par conséquent sans utilité aucune.

Après avoir affronté les corps consultatifs, le projet de cahier des charges et de conventions n'avait pas terminé ses tribulations. En effet, le chemin de fer Mé-

(1) Nous verrons dans le chapitre suivant un exemple d'intervention de l'autorité publique en faveur de certains agents, intervention du préfet de police, qui répondra tout à fait à ce que le Conseil d'Etat désigne ici. Mais à l'heure actuelle, il s'agit de tout autre chose.

ropolitain, étant un chemin de fer d'intérêt local, devait, d'après la loi de 1880, être déclaré d'utilité publique par une intervention législative.

En conséquence, M. Turrel, le 12 février 1895, déposait à la Chambre des députés un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer Métropolitain de Paris (1). Dans l'exposé des motifs, le ministre se ralliait à l'avis du Conseil d'Etat au sujet du minimum de salaire et de la journée de travail. « La première de ces clauses, disait-il, est en désaccord avec la jurisprudence qui a toujours admis, dans les actes de concession, le principe de la liberté des conventions entre patrons et ouvriers et qui ne peut être régulièrement modifiée par une loi générale ; la seconde pourrait, le cas échéant, trouver sa place dans des règlements généraux relatifs à la sécurité ; elle ne saurait être introduite dans des stipulations contractuelles. »

Le ministre, pour conclure, proposait de prévoir deux réserves en ce qui concerne ces dispositions.

Ce projet de loi, renvoyé à la Commission des chemins de fer, fit l'objet d'un rapport de M. Argeliès, au nom de cette commission (2). Le rapporteur était, ainsi que plusieurs de ses collègues partisan du minimum de salaire, dont il citait les exemples à l'étranger. Néanmoins il s'inclinait devant l'avis défavorable et du Con-

(1) Cf. Chambre des députés, 1898. Annexe n° 3026.

(2) Annexes, Chambre des députés, 1898, n° 3083, IV<sup>e</sup> partie, paragraphe 2.

seil d'Etat et du ministre, et concluait en constatant que le projet de loi en préparation (ce qui deviendra les décrets Millerand) serait bientôt voté.

Le 1<sup>er</sup> mars 1898, le projet de loi, avec les deux réserves, fut voté par la Chambre.

La commission des chemins de fer du Sénat en fut saisie, et le 22 mars M. Poirrier déposa son rapport, avec des conclusions identiques à celles de M. Arge-liès (1), rapport adopté le 28 mars.

Le 30 mars 1898 fut promulguée la loi déclarant l'utilité publique du chemin de fer Métropolitain de Paris, Elle portait dans son article 5 :

« Les dispositions des paragraphes 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> de l'article 16 de la convention précitée du 27 janvier 1898 seront supprimées. »

Ainsi la charte du personnel de la concession sortait passablement meurtrie et défigurée de ce voyage circulaire auprès des corps constitués. Et en effet, les deux dispositions essentielles, tant au point de vue des principes qu'au point de vue des conséquences sociales, étaient purement et simplement rayées de la convention.

Malgré cela, M. A. Berthelot, dans le rapport, qu'il présentait au conseil municipal le 31 mars 1898, ne se montrait pas affecté des suppressions effectuées (2).

Certes il qualifiait de grave, la restriction relative

(1) Annexes, Sénat, 1898, n° 130.

(2) Cf. Rapports et documents du conseil municipal, 1898, n° 24.

aux conditions de travail libellées à l'article 16. Mais c'était une gravité de principe, faite pour attrister les économistes, non le personnel ni ceux qui recherchaient pour lui des avantages pratiques.

Et en effet, si les pouvoirs publics avaient déclaré nulles ces deux clauses, relatives au minimum du salaire et au maximum de la journée de travail, le concessionnaire, lui, dès le début des pourparlers, avait déclaré au rapporteur qu'il les appliquerait, quelle que soit l'attitude des pouvoirs publics. Et, dès le 29 mars, dès que le sort des deux paragraphes de l'article 16 fut définitivement fixé, M. Henrotte, président du conseil d'administration de la Compagnie générale de traction, écrivait à M. Thuillier, président de la commission du Métropolitain, la lettre suivante :

#### COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRACTION

A Monsieur Thuillier,  
Président de la commission du Métropolitain,  
Conseil municipal de Paris.

« Monsieur le président,

La Chambre des députés et le Sénat viennent de ratifier successivement le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer Métropolitain, et le conseil municipal va être appelé également à donner sa sanction définitive.

Parmi les modifications apportées par les pouvoirs publics à l'ancien cahier des charges et à la convention, figure la suppression des paragraphes 1 et 2 de l'article 16 de cette convention. Or, lorsque nous avons été entendus par la Commission du conseil municipal, nous avons spontanément déclaré que nous étions décidés à accorder aux ouvriers et employés du Métropolitain les conditions de travail libellées à l'article 16 de la convention, telles qu'elles ont été rédigées par cette Commission, d'accord avec nous et adoptées par le conseil municipal, le 9 juillet 1897.

Nous avons toujours été résolus à exécuter ces engagements, même en l'absence de l'obligation qui nous en serait imposée. Vous pouvez donc être assuré que nous attribuerons à nos ouvriers et employés aussi bien le minimum de salaire spécifié au paragraphe 1 et la journée de dix heures spécifiée au paragraphe 2 que les autres garanties stipulées en leur faveur.

Veillez agréer, etc...

Paris, le 29 mars 1898.

*Le Président du conseil d'administration,*  
HEUROTTE.

Ainsi, à défaut d'engagement juridique, il y avait un engagement moral qui, étant donné l'intérêt du concessionnaire à vivre en bons termes avec la ville, avait sa valeur.



D'ailleurs, comme le remarquait le rapporteur, l'intérêt financier du concessionnaire à éluder des deux prescriptions en question était médiocre ; ce qui, pour lui, était le plus onéreux, était le reste de l'article 16 et l'article 17 auxquels il était juridiquement assujéti.

Enfin et surtout, une loi proposée par le conseil supérieur du travail et la commission du travail de la Chambre allait être prochainement votée, loi autorisant les communes, les départements et les établissements publics et contraignant l'Etat à insérer dans les marchés de travaux publics et de fournitures des clauses analogues, et le conflit entre le Conseil d'Etat et le conseil municipal serait donc enfin terminé.

Aussi le rapporteur demandait au conseil municipal de ratifier par son vote le projet de convention tel qu'il sortait de la Chambre des députés et du Sénat.

Le conseil se rangea à l'avis du rapporteur ; M. Landrin montra facilement combien les garanties pour l'application de la charte du personnel étaient sérieuses, étant donnée l'adhésion spontanée et réitérée du concessionnaire.

Aussi, malgré les scrupules de M. Rousselle, qui regretta qu'un engagement juridique n'eût pu lier formellement le concessionnaire, le projet de convention, dans son ensemble, fut voté par le conseil dans la séance du 9 mars 1908.

On voit par cet exposé des différentes phases qu'a traversées l'ensemble des avantages accordés au per-

sonnel, quelles luttes a dû subir celui qui en fut le promoteur et le défenseur infatigable, nous voulons dire le rapporteur de la commission du Métropolitain, M. A. Berthelot. Ayant également à protéger son projet contre les surenchères des professionnels de l'intervention à outrance, et contre les attaques des partisans du laisser-faire à tout prix, c'est à lui que l'on doit d'avoir une charte, ouvrière, viable, bien conditionnée, et dont l'épreuve des années n'a fait que confirmer la valeur pratique.

## CHAPITRE II

### L'APPLICATION DE LA CONVENTION AU PERSONNEL.

#### I

La ligne n° 1 fut ouverte à la circulation le 19 juillet 1900, et depuis cinq autres lignes ont été successivement livrées au public. Bien que le rendement n'ait guère atteint son maximum que sur la ligne n° 1, et que certaines lignes, comme celle qui porte le n° 6 (Place d'Italie-Place de la Nation), actuellement d'une activité moyenne, ne doivent parvenir à leur plein de circulation que dans un délai peut-être assez long, il est d'ores et déjà certain que le chemin de fer Métropolitain est une bonne affaire commerciale, une entreprise, dont le succès ira sans cesse croissant.

Sans nous attarder à ces considérations à côté de notre sujet, nous montrerons par le tableau suivant annexé au *Bulletin municipal* du 19 juillet 1909, les progrès de l'exploitation et les avantages qu'en tirent tant la Compagnie générale de traction que la ville de Paris. Il indique les recettes du deuxième trimestre 1909 et les compare avec celles perçues pendant le même trimestre de 1908.

Chemin de Fer Métropolitain de Paris (Recettes du 2<sup>e</sup> trimestre de 1909).

LIGNES	LONGUEURS exploitées	NOMBRE DE VOYAGEURS					TOTAUX
		Aller et retour	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	Billets collectifs.	Perceptions supplé- mentaires.	
	m. c.						
N <sup>o</sup> 1.....	10.879.09	3.326.768	2.456.887	11.883.569	2.716	»	17.669.950
N <sup>o</sup> 2 Nord.....	13.907.90	3.791.222	1.411.355	9.379.179	2.352	»	14.584.108
N <sup>o</sup> 2 Sud et n <sup>o</sup> 5.....	17.478.81	3.778.775	1.195.564	9.027.509	3.839	»	14.005.237
N <sup>o</sup> 3.....	9.259.36	2.132.739	1.366.186	7.366.125	635	»	10.865.685
N <sup>o</sup> 4.....	6.827.54	1.558.738	435.763	3.772.973	2.017	»	5.769.497
N <sup>o</sup> 6.....	5.903.57	355.985	52.884	716.335	254	»	1.125.458
Totaux.....	64.256.27	14.944.221	6.918.655	42.145.690	11.363	»	64.019.935
Produit brut.....		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Prélèvement au profit de la Ville de Paris.		2.988.845,90	1.729.663,75	6.321.853,50	568,15	56.962,10	11.097.892,90
		747.211,35	691.865,50	2.107.284,50	»	30.947,80	3.577.309,15
Reste à la Compagnie.....		2.241.634,05	1.037.788,25	4.214.569	568,15	26.014,30	7.520.583,75

Dressé par l'Inspecteur des Services administratif et financiers soussigné,

Paris, le 12 juillet 1909.

L'inspecteur : L. JAYOT.



Ainsi le chiffre des recettes, en progrès constant, montre que le public est satisfait du Métropolitain, que, de plus en plus, il en apprécie la rapidité, la modicité des tarifs ; il montre aussi que la Compagnie générale de traction peut se déclarer contente et par conséquent contenter ses actionnaires par un supplément de dividende ; il prouve enfin que la ville de Paris, qui a consenti à mettre à sa charge des frais considérables pour la construction, retire chaque année de l'exploitation du chemin de fer des bénéfices appréciables. Ainsi public, actionnaires, ville de Paris, tout le monde est satisfait.

Mais le personnel a-t-il lieu de l'être, le personnel qui constitue le moteur de cette machine si heureusement agencée, le personnel qui contribue pour une large part à assurer aux uns une circulation rapide, et régulière, aux autres des avantages pécuniaires sans cesse accrus, le personnel a-t-il la condition qu'il doit avoir, jouit-il des privilèges que doit entraîner pour lui cette affaire privilégiée ? C'est ce qu'il nous faut rechercher.

Et pour cela nous examinerons d'abord comment la Compagnie a appliqué la convention à son personnel, prenant une à une les différentes clauses de la charte du personnel ; nous verrons ensuite si, en dehors de la convention, le personnel ne jouit pas d'avantages particuliers qu'il doit, soit à l'intervention bienfaisante de la Compagnie, soit à sa libre initiative.

**Application de la convention.**

*Salaires et appointements.* — Le conseil municipal a plusieurs fois dénoncé par la bouche de tel ou tel orateur les bas salaires du personnel. Il est intéressant de voir ce qu'il y a de vrai dans cette critique.

Rappelons que l'article 16, § 1, fixe le salaire minimum des agents à 150 francs par mois et des hommes employés temporairement à cinq francs par jour (1).

Le personnel proprement dit comprenait au 26 mai 1909 : 4.210 agents, répartis comme il suit :

Mouvement . . . . .	2.570
Matériel. . . . .	704
Traction . . . . .	331
Voie et accès . . . . .	151
Service électrique . . . . .	117
Usine . . . . .	214
Direction. . . . .	43

Voici le tableau des salaires et appointements mensuels de ces agents.

(1) Cette disposition est identique à celle que nous trouvons dans le règlement des travailleurs municipaux. Cf. Annexe VII, Tableau comparatif des conditions du travail à la ville et au Métropolitain.

## Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris.

## Echelle des traitements.

CATÉGORIES D'EMPLOIS	TRAITEMENT PAR CLASSE				
	4 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>re</sup> classe	H. classe

## Services centraux de tous les services.

Chefs d'ateliers et d'entretien inspecteurs, chefs électriciens ou mécaniciens, chefs magasiniers, chefs de bureaux.....		300	350	400	500
Chefs de section, sous-inspecteurs, sous-chefs d'ateliers, contrôleurs du matériel, sous-chefs de bureaux		250	275	300	
Sous-chefs d'entretien, sous-chefs de section, contrôleurs principaux, employés principaux, dessinateurs, magasiniers, pointeurs ..		200	225	250	
Employés et aides-magasiniers.....	150	165	180	200	
Dactylographes, dames employées.....	90	105	120	135	150

## Mouvement.

Chefs de gare, contrôleurs.	202,50	210	225
Sous chefs de gare, sous-contrôleurs.....	180	187,50	195
Chefs surveillants, chefs de trains.....	165	172,50	180
Surveillants de contrôle...	150	165	180
Gardes, surveillants de quai, fonctions de surveillants de contrôle.....	150	157,50	165
Hommes d'équipe, aiguilleurs.....	150		157,50
Receveuses.....	90	105	120

## Matériel.

Chefs d'équipe.....	210	225	240
Sous chefs d'équipe.....	195	210	
Visiteurs, ouvriers d'art....	180	195	210
Aides-ouvriers, nettoyeurs, manœuvres.....	150	157,50	165
Apprentis (par jour).....	2,50	3,50	4,50



CATÉGORIES D'EMPLOIS	TRAITEMENT PAR CLASSE				
	4 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>re</sup> classe	H. classe

**Traction.**

Chefs-conducteurs.....		202,50	210	225	
Sous-chefs conducteurs, chefs de secteur .....		180	187,50	195	
Aspirants-conducteurs-électriciens.....			200 (classe unique)		
Conducteurs. ....		165	172,50	180	
Elèves-conducteurs.....		150	157,50	165	

**Voie et accès.**

Chefs d'équipe.....		210	225	240	
Sous-chefs d'équipe.....		195	202,50	210	
Ouvriers .....		180	195	210	
Brigadiers parcoureurs.....		180	187,50	195	
Poseurs.....		165	172,50	180	
Aides-poseurs, aides-ouvriers.		150	157,50	165	

**Matériel fixe électrique.**

Chefs d'équipe, chefs blockmen.....		210	225	240	
Sous-chefs d'équipe, sous-chefs blockmen .....		195	202,50	210	
Ouvriers d'art.....		180	195	210	
Blockmen.....		165	172,50	180	
Brigadiers blockmen.....		180	187,50	195	
Sous-électriciens, sous-téléphonistes .....			165 (classe unique)		
Aides-ouvriers .....		150	187,50	165	
Nettoyeurs, manœuvres....			150	157,50	

**Usine.**

Chefs d'équipe.....		210	225	240	
Ouvriers d'art.....		180	195	210	
Chefs de station... ..	195	210	225	240	
Chauffeurs .....	165	172,50	180	187,50	
Aides manœuvres nettoyeurs			150	157,50	

Quelques remarques explicatives sont nécessaires.

Nous voyons tout d'abord que le minimum de salaire, soit 150 francs par mois, n'est nulle part un maxi-

mun et que, même, pour un grand nombre d'emplois, ce minimum est dépassé dès le début. Il est vrai qu'avant de recevoir ces traitements, les candidats débutent au salaire journalier de 5 francs et au premier échelon de la hiérarchie, c'est-à-dire :

*Service du mouvement* : comme homme d'équipe ou garde de voiture.

*Service du matériel* : comme nettoyeur ou aide-ouvrier.

*Service de la voie* : comme aide-poseur.

*Service du matériel fixe électrique* : comme manœuvre ou aide-ouvrier.

*Services des usines et sous-stations* : comme manœuvre.

Tous les autres emplois : Bureaux, conducteur, wattman, etc., sont réservés au personnel en fonction, dont ils forment l'avancement normal.

Il n'est fait d'exception que par les élèves diplômés, sortant des Ecoles supérieures, lesquels sont admis en qualité d'ouvriers ou de conducteurs aspirants-électriciens (traitement 200 francs par mois) et ne peuvent prétendre à d'autres débuts (1).

*Personnel féminin.* — Il n'en était pas parlé dans la Convention, et la Compagnie avait à leur égard une liberté absolue. Aussi voyons-nous leur salaire sensiblement inférieur au minimum conventionnel ; il est, pour

(1) Cf. Compagnie du chemin de fer Métropolitain. Service du personnel. Conditions d'admission (Cf. annexes).

une même tâche, à peine supérieur à la moitié du salaire des hommes. C'est d'ailleurs la moyenne dans la plupart des branches de l'industrie (1). On sait que la raison principale en est que ce salaire ne constitue qu'un salaire d'appoint, dans la plupart des cas : il se surajoute au salaire de l'homme. Ainsi nous voyons que les dames employées dans les services centraux du Métropolitain reçoivent 90 francs par mois comme traitement de début, alors que les employés touchent 150.

Nous disions que ce salaire était le plus souvent un salaire d'appoint. En ce qui concerne les receveuses, il affecte toujours ce caractère ; en effet, elles sont choisies parmi les femmes d'agents, dont elles augmentent le salaire, ou parmi les veuves d'agents, dont elles touchent une partie de la retraite (2). C'est ce qui explique la modicité de leurs appointements : 90 à 120 francs.

*Salaires comparés.* — Si nous comparons ces salaires avec ceux des transports en commun de la ville de Paris, nous voyons qu'en apparence les salaires du Métropolitain sont plutôt, en moyenne, légèrement inférieurs aux salaires attribués aux employés des services analogues. C'est ainsi que les receveurs de la Compagnie des omnibus touchent 2.100 francs en moyenne par an, alors que les chefs de train ne tou-

(1) D'après l'enquête de 1896, le salaire moyen des ouvriers est pour Paris de 6 fr. 15 par jour, et le salaire moyen des femmes est de 3 fr. *L'Office du travail*, 1897, t. IV.

(2) C'est sur la demande du syndicat fraternel que cette dernière disposition a été introduite.

chent que 2.060 francs, au Métropolitain. Les chauffeurs du service de la traction mécanique touchent 2.560 francs en moyenne, ceux employés au service de l'Usine du Métropolitain, 2.160 francs seulement.

Mais nous ne donnons ces chiffres que pour combattre les conclusions qu'on en pourrait tirer. Il ne faut tout d'abord comparer que des emplois comparables, et il y a au Métropolitain un mode de travail qu'on ne rencontre pas ailleurs. Ensuite, comme nous le verrons, la journée de travail est très réduite au Métropolitain, et il faudrait comparer des temps de travail égaux pour pouvoir juger raisonnablement. Enfin il y a, comme nous le verrons, tout un système de primes, qui augmentent très notablement le salaire du personnel, et modifie tout à fait l'aspect de la question.

La comparaison serait moins artificielle avec les Compagnies de chemin de fer d'intérêt général, mais là aussi de nombreuses chances d'erreur se glisseraient dans cette étude, et en particulier le fait d'assimiler des salaires nominaux, que la différence du coût de la vie, suivant les résidences, éloigne beaucoup des salaires réels. Cette comparaison tournerait, nous a-t-on assuré à la Compagnie du Métropolitain, à l'avantage incontestable de celui-ci.

#### **Durée de la journée de travail.**

L'article 16, 2<sup>o</sup> disait que la durée de la journée de travail ne pourrait excéder 10 heures.

Dès 1901 et à différentes reprises, M. Colly signalait au conseil municipal des violations de cette clause, prétendant que le personnel faisait 11 et 12 heures de travail, ce qui, ajoutait-il, était un véritable danger, et pour le personnel, et pour le public.

Le préfet de la Seine, d'abord et le préfet de police, ensuite, exposèrent les moyens d'intervention qui existaient à l'encontre de la Compagnie du chemin de fer. Il y avait d'abord les pouvoirs que l'administration tenait de la Convention, en vertu desquels elle pouvait inviter la Compagnie à respecter les engagements pris (1). Il y avait ensuite les pouvoirs que le préfet de police tient de la loi et des règlements et qui lui permettaient de prendre les mesures nécessitées par la sécurité de l'exploitation. Et c'est en vertu de ces pouvoirs que le 18 octobre 1901 il prit un arrêté réglementant la durée du travail des agents du Métropolitain, arrêté analogue à ceux que nous avons signalés à propos des chemins de fer d'intérêt général, et qui étaient signés par le ministre des travaux publics.

En voici l'économie :

Le préfet rappelait dans le préambule les textes en vertu desquels l'arrêté était pris (2). Il notait en outre que la Compagnie lui avait adressé des observations inscrites dans une lettre du 20 septembre.

(1) Cf. Délib. du conseil municipal, notamment 31 octobre 1900.

(2) Nous avons eu l'occasion de les signaler dans notre Préface.

L'article 1<sup>er</sup> énumérait le personnel soumis aux dispositions de l'arrêté (1). C'étaient :

1° Les mécaniciens chargés de la conduite des trains, machines et automotrices.

2° Les agents des trains.

3° Les agents des gares et stations, dont le service peut intéresser la sécurité des manœuvres (la précision sera faite par le service du contrôle).

Nous voyons qu'il s'agit toujours des agents dont le service intéresse la sécurité publique.

L'article 2 fixe la durée du travail et du repos.

1° *Travail*. — 10 heures de travail effectif. C'est un maximum, non une moyenne.

2° *Repos*. — 70 heures de repos par semaine. C'est une moyenne, non un maximum journalier.

3° *Amplitude*. — La Compagnie ne peut pas disposer ses repos comme elle l'entend. Il faut que chaque période de travail soit comprise entre deux grands repos séparés par un intervalle de 17 heures au plus.

L'article 3 définit les *repos*.

On appelle grand repos, un repos ininterrompu d'au moins 9 heures ; il n'y a pas lieu ici de faire une distinction des chemins de fer proprement dits, où l'on distingue suivant que le repos est pris dans la résidence ou en dehors.

Il faut joindre aussi l'obligation du repos hebdoma-

(1) Cf. *Bulletin municipal* du 22 octobre 1901.

daire. Il y aura donc un grand repos de 24 heures par semaine, mais dans le calcul du total hebdomadaire de l'article 2, il ne sera compté que pour 10 heures.

L'article 4 définit le *travail effectif*.

C'est la définition du travail telle que nous l'avons vue à propos des chemins de fer d'intérêt général. On compte comme travail effectif le temps pendant lequel les agents sont tenus soit de rester sur les machines, voitures et dans les trains, ou de ne pas s'en éloigner, soit d'effectuer un travail quelconque dans les gares, stations, dépôts et ateliers.

Tout le temps que les agents passent dans les dépôts, gares ou stations sans travailler, mais étant disponibles (réserve), et de même les intervalles entre deux périodes de travail effectif, sont comptés comme travail, s'ils ne dépassent pas une heure ; au delà l'excédent est compté comme repos (dans les chemins de fer, la réserve compte comme travail pour  $1/4$  de sa durée, et pour  $3/4$  comme repos).

L'article 5 oblige la Compagnie à faire approuver par le préfet les tableaux et graphiques de roulement, préalablement à leur mise en vigueur et en prescrit l'affichage.

L'article 6 prévoit les dérogations — en cas de nécessité — et après autorisation.

L'article 7 stipule que si, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des agents excède les limites prescrites, la Compagnie doit en informer le service du contrôle.

La fin de l'article prévoit le mode d'action du contrôle.

L'article 8 prescrit qu'en aucun cas les agents ne peuvent se soustraire au travail commandé, sous prétexte qu'il excède les limites fixées, mais ils doivent en rendre compte à leur chef par l'inscription de leurs observations sur un registre spécial.

L'article 9 enjoint à la Compagnie de mettre à la disposition du contrôle les roulements en vigueur, les bulletins de traction ou de service.

Les articles 10 et 11 sont des articles d'exécution.

L'arrêté du préfet de police ne visait que les agents dont le service intéresse la sécurité ; mais, d'après M. Colly et le syndicat fraternel, les autres agents faisaient 10 heures  $1/2$ , 11 heures et même davantage. En outre la répartition des heures de travail était, paraît-il, mauvaise. Le préfet de la Seine fut, à plusieurs reprises, notamment le 7 juillet 1902, invité à faire cesser les abus.

Le 1<sup>er</sup> août 1902, la Compagnie répondait, en proposant de modifier les articles 2 et 3 de l'arrêté de 1901, afin de permettre l'établissement de roulements n'imposant pas au personnel l'obligation d'accomplir leur service pendant les mêmes périodes journalières.

Le préfet de police prit, le 27 août 1902, un arrêté pour mettre à exécution cette proposition.

L'article 2, stipulait que le service devait être organisé de telle sorte que, par agent et par chaque quinzaine, le total des grands repos soit au moins de 78 heures.



Chaque période de travail devait être comprise entre deux grands repos séparés par un intervalle de 17 heures au plus.

La quinzaine remplaçait la semaine pour le calcul des grands repos.

Le 10 août 1903, un accident se produisit entre la station de Couronnes et de Ménilmontant, sur la ligne n° 2. Il y eut 84 victimes, l'opinion fut émue et le conseil municipal chargea M. Rousselle de déposer un rapport sur les causes de l'accident (1). Le résultat de l'enquête est consigné dans le chapitre xvi ; à côté des causes essentielles de l'accident, le rapporteur en signale d'autres, qui ont leur importance, et l'une a trait au personnel.

Dans le chapitre xxxvi consacré aux mesures concernant le personnel et également dans l'exposé fait devant le conseil, M. Rousselle a insisté sur la nécessité de ne pas surmener un personnel de qui on a le droit d'exiger un sang-froid à toute épreuve.

M. Patenne, dans la séance du 21 mars 1904, rappela au préfet de police que c'était à lui qu'incombait le devoir de veiller à ce que les prescriptions concernant le repos et le travail du personnel fussent exécutées.

M. Marsoulan, le même jour, demanda, comme sanction du débat sur cette question, le renvoi à la commis-

(1) Cf. Rapports et documents, n° 61 de 1903.

sion du Métropolitain d'une proposition ainsi conçue :

« La commission du Métropolitain est invitée à étudier le moyen de ne pas laisser en service actif dans les trains les wattmen et les conducteurs plus de 2 heures consécutives, afin de laisser au moins une heure d'intervalle avant la reprise du travail, pour permettre à ces employés de retourner à l'air libre. »

La Compagnie, consultée à ce sujet, répondit par un refus. Elle montra aisément que cette mesure serait défavorable à la Compagnie, car elle exigerait un personnel supplémentaire, et au personnel, car elle diminuerait la période des grands repos. D'ailleurs, disait-elle, la durée de la journée de travail du personnel n'atteint pas le maximum conventionnel.

Le conseil se tint pour satisfait, et depuis la question fut abandonnée.

Voici actuellement dans quelle mesure la durée de la journée de travail est inférieure au minimum conventionnel (1). Il y a quatre sortes d'agents qui travaillent moins de 10 heures.

Ce sont :

- 1° Les agents des trains.
- 2° Les parcoureurs de la voie (service de jour).
- 3° Les ouvriers de la voie (service de nuit).
- 4° Les nettoyeurs de voitures (service de nuit).

(1) Ces indications ont été tirées de documents fournis par la Compagnie et confirmées par les représentants du personnel.

1° *Agents des trains* (conducteurs, chefs de train, gardes). Les trains sont de deux catégories.

a) *Trains à deux services*. — Dont la durée totale de roulement quotidien est en moyenne légèrement inférieure à 20 heures (compris les opérations de dégarage et garage). Ces trains sont assurés chacun par deux équipes dont la durée quotidienne de travail est par suite légèrement inférieure à 10 heures.

b) *Trains à un service*. — Dont la durée totale de roulement quotidien est en général notablement inférieure à 10 heures. Chacun de ces trains est assuré par une équipe, dont la durée de service est donc assez réduite, mais dont le travail est pénible ; car ces trains ne circulent qu'aux heures d'affluence.

Les agents d'une même gare passent par les services des différents trains en suivant un roulement établi conformément aux règles d'un arrêté spécial du préfet de police.

Pour plus de précision, voici un tableau récapitulatif qui donne pour les différentes lignes la moyenne des temps de présence des conducteurs (traction) et des chefs de train et gardes (mouvement).

Il est à remarquer que cette moyenne est plus élevée pour les gares ne comportant que des trains à deux services que pour celles comportant à la fois des trains à deux services et à un service.

## Service de la Traction (Moyenne d'heures de présence des conducteurs).

LIGNES	GARES	SEMAINE			DIMANCHES ET FÊTES		
		Nombre de journées com- posant le roulement	Nombre total d'heures de présence correspondant au roulement	Temps de présence moyen journalier	Nombre de journées com- posant le roulement	Nombre total d'heures de présence correspondant au roulement	Temps de présence moyen journalier
1	Vincennes.....	33	302 h. 57	9 h. 40	33	289 h. 22	8 h. 46
2	Maillot.....	44	435 » 37	9 » 44	44	132 » 58	9 » 29
3	Nation.....	36	331 » 44	9 » 13	36	326 » 6	9 » 3
4	Dauphine.....	44	433 » 59	9 » 34	44	431 » 31	9 » 23
5	Gambetta.....	22	201 » 9	9 » 8	42	413 » 43	9 » 28
6	Villiers.....	44	433 » 37	9 » 32	44	432 » 55	9 » 29
	Clignancourt.....	15	141 » 21	9 » 25	12	140 » 43	9 » 41
	Châtelet.....	40	96 » 11	9 » 37	10	97 » 11	9 » 43
	Nord.....	20	479 » 23	8 » 58	20	489 » 13	9 » 27
	Italie.....	16	149 » 41	9 » 21	46	452 » 57	9 » 33
	Etoile.....	14	130 » 49	9 » 20	44	431 » 30	9 » 23
	Nation.....	10	97 » 10	9 » 43	10	97 » 9	9 » 43
	Italie.....	8	76 » 36	9 » 34	8	74 » 9	9 » 16
Moyenne générale pour l'ensemble des lignes.....				9 h. 20 (4)			9 h. 11 (4)

(4) Y compris le temps de présence à la gare avant chaque prise de service, plus le temps alloué pour le garage du train, soit :

1 <sup>er</sup> service : Prise de service, 15'.	Reprise de service, 5'	= 20'
2 <sup>e</sup> service : Prise de service, 10'.	Reprise de service, 5'.	= 20'
à 2 périodes : Prise de service, 15'.	Garage, 5'.	= 40'
à 3 périodes : Prise de service, 15'.	Garage, 10'.	= 55'

## Mouvement.

Temps de présence moyen journalier accompli par les agents des trains (Chefs de train et Gardes).

LIGNES	GARES	SEMAINE			DIMANCHES ET FÊTES		
		Nombre de journées com- posant le roulement	Nombre total d'heures de présence correspondant au roulement	Temps de présence moyen journalier	Nombre de journées com- posant le roulement	Nombre total d'heures de présence correspondant au roulement	Temps de présence moyen journalier
1	Vincennes.....	33	300 h. 27	9 h. 6	33	291 h. 35	8 h. 50
2	Maillot.....	14	131 » 36	9 » 24	44	430 » 42	9 » 48
	Nation.....	36	328 » 44	9 » 7	36	321 » 25	9 » 24
3	Dauphine.....	14	132 » 04	9 » 26	44	132 » 29	9 » 27
	Gambetta.....	22	197 » 20	8 » 58	42	444 » 23	9 » 32
4	Villiers.....	14	132 » 39	9 » 28	44	131 » 29	9 » 24
	Chignancourt.....	45	141 » 50	9 » 27	42	409 » 46	9 » 8
5	Châtelet.....	10	94 » 28	9 » 26	40	94 » 02	9 » 4
	Nord.....	20	189 » 24	9 » 28	20	182 » 12	9 » 6
6	Italie.....	16	452 » 43	9 » 30	46	153 » 01	9 » 33
	Etoile.....	14	133 » 41	9 » 32	44	130 » 43	9 » 48
	Nation.....	40	96 » 52	9 » 41	40	96 » 12	9 » 37
	Italie.....	8	76 » 01	9 » 30	8	73 » 57	9 » 44
Moyenne générale pour l'ensemble des lignes.....				9 h. 23 (1)			9 h. 18 (1)

(1) Y compris le temps de présence à la gare avant chaque prise de service, plus le temps alloué pour le garage du train, soit :

- a) Trains réguliers. { 1<sup>er</sup> service : Prise de service, 10'. Reprise de service, 5' = 15'
- b) Trains à simple service. { 2<sup>e</sup> service : Prise de service, 5'. Reprise de service, 5'. Garage, 5' = 15'
- { en 2 périodes : Prise de service, 10'. Garage, 5'. Prise de service, 10'. Garage 5' = 30'
- { en 3 périodes : Prise de serv. 10'. Garage, 5'. Prise de serv. 10'. Garage, 5'. Prise de serv. 10'. Garage, 5' = 45'

2° *Parcoureurs de la voie.*

Ils font 9 heures de travail en deux parties.

3° *Ouvriers de la voie.*

Ils ont 9 heures 30 de présence, dont 8 heures de travail et 30 minutes de repos.

4° *Nettoyeurs de voitures.*

Ils ont 9 heures de présence dont 8 heures 30 de travail et 30 minutes de repos.

En outre certains agents, comme ceux des ateliers et des entretiens, sont autorisés à cesser leur travail pendant 10 minutes pour « casser la croûte » (1).

La journée de travail est donc, en définitive, d'une durée assez raisonnable ; et il est nécessaire qu'il en soit ainsi, car le séjour prolongé dans une atmosphère artificielle aurait de graves conséquences pour la santé du personnel. Cette durée est notablement inférieure à celle qu'on constate dans les autres entreprises de transport parisiennes ; sans parler des Bateaux parisiens où l'on exigeait encore récemment une présence de 14 et 15 heures du personnel (2), on trouve à la Compagnie générale des omnibus une moyenne de journées de travail de 11 et 12 heures (3). Le personnel du Métropolitain paraît donc privilégié (4).

(1) Cf. Service du matériel. Consigne, n° 27, 8 septembre 1906.

(2) Cf. Rapport de M. Moreau, *op. cit.*

(3) Cf. Rapport Heppenheimer, *op. cit.*, p. 11.

(4) Les ouvriers municipaux font 10 heures en moyenne, mais la journée de travail peut dans certains cas atteindre 11 ou 12 heures (Cf. Annexe VII. Tableau comparatif des conditions du travail à la ville et au Métropolitain).

*Congés et jours de repos.* — D'après la convention les congés devaient être payés, à raison d'un congé de 10 jours par an. La Compagnie et c'était son droit, a compté comme congés les jours de repos qui suivraient une période de maladie ou de blessure (ordre n° 27).

La Compagnie a, en outre, accordé, depuis plusieurs années, un jour de congé supplémentaire payé, pris quand il convient aux agents, ce qui porte à onze le nombre des jours de congé payés (1).

Enfin elle donne deux jours de congé payés, à tous les agents qui n'ont pas été malades dans l'année ; c'est une sorte de prime de présence payée en repos.

Quant aux jours de repos hebdomadaire, la convention ne mentionnait pas s'ils devaient être, ou non, rétribués, mais la Compagnie avait pris l'habitude de les payer. Des abus se produisirent. Beaucoup d'agents crurent pouvoir ajouter au commencement ou à la fin de chaque période de congé régulier leur jour de repos hebdomadaire. Le congé annuel se trouvait ainsi transformé au détriment de la Compagnie.

Aussi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1903 tous les jours de repos qui précèdent suivent immédiatement le congé ou qui sont compris dans le congé, furent comptés comme tels.

(1) Ce nouvel avantage a été accordé sur la demande pressante du syndicat qui avait fait valoir l'attitude parfaite des agents lors du 1<sup>er</sup> mai 1906.

L'ordre n° 27 *bis* spécifiait :

« Sur la demande expresse d'un délégué du personnel, il a été décidé qu'à partir du 15 août 1903 le décompte des journées de repos et de congé se ferait comme suit :

L'année de service comprendra 304 jours de travail, 51 jours de repos hebdomadaire et 10 jours de congé payés.

Le relevé se fera en fin d'année ; en cas de repos ou congés dépassant les chiffres ci-dessus, il y aurait pour les années suivantes une réduction en conséquence. En cas de départ de l'agent, ces journées seraient retenues (1).

*Obligations militaires.* — On sait que la Compagnie est tenue, de par la convention, de payer le salaire intégral pendant les périodes d'instruction militaire. C'était là une charge onéreuse pour la Compagnie, si onéreuse et si gênante, que le conseil municipal constatait dès 1901 que la Compagnie cherchait à s'en libérer, indirectement (2). En effet, se basant sur la liberté complète dont elle jouissait pour recruter son personnel, la Compagnie avait inséré cette condition dans celles qu'elle exigeait de tout candidat : « Etre âgé de 30 ans

(1) Le repos hebdomadaire a été accordé aux travailleurs municipaux par la délibération du 28 décembre 1908 ; mais tous les ouvriers ne jouissent pas du repos payé. La plupart n'ont que deux jours de repos payés par mois.

(2) Cf. Procès-verbaux du 6 novembre 1901, intervention de M. Chénoux, et 9 juin 1902, de M. Patenne.



au moins et 35 ans au plus », ce qui lui permettait d'é-luder en partie l'obligation qui lui était imposée.

De plus, le 25 mars 1903, le directeur de l'exploita-tion adressait une circulaire à tous les agents supé-rieurs qui étaient officiers de réserve, leur enjoignant de faire dans le plus bref délai possible leurs derniers 28 jours et à donner leur démission ; sinon les périodes de services seraient retenues sur les congés annuels accordés par la Compagnie.

C'était là une violation d'autant plus évidente de la convention que la Compagnie qui, d'un côté, cherchait à mettre le personnel en demeure de choisir entre ses devoirs de service et ses devoirs militaires, faisait d'un autre côté au ministre de la guerre des offres d'emploi pour les sous-officiers.

M. Chénoux s'insurgeait contre cette proposition; les trois quarts des emplois de la ville, disait-il, sont déjà entre les mains du ministre. Cela n'est-il pas suffisant?

Dans la même séance du 6 novembre 1901, le directeur du personnel s'expliqua sur ce point ; il ne nia pas la démarche de la Compagnie tendant à faire ajouter un certain nombre d'emplois au Métropolitain à la liste annexée aux décrets des 4 juillet 1890 et 28 janvier 1892. Mais le préfet de la Seine, consulté, avait, dit-il, répondu que les dispositions de l'article 29 de la loi du 18 mars 1889 ne lui semblaient pas s'appliquer à une entreprise privée, comme le Métropolitain.

Et les choses en restèrent là.

Quant à l'âge de 30 ans exigé des candidats au Métropolitain, cette obligation disparut assez rapidement ; et dans les « Conditions d'admission » que l'on délivre actuellement, on trouve simplement que les candidats doivent être âgés de 21 ans au moins et de 35 ans au plus et avoir fait leur service militaire (1).

Cependant le conseil municipal avait imaginé un moyen plus sûr encore de satisfaire le personnel à ce sujet, c'était de supprimer les périodes d'instruction en assimilant les agents du Métropolitain aux agents des chemins de fer, qui sont dispensés des périodes d'instruction en raison de leur affectation au service des chemins de fer pour le cas de guerre, affectation faite dès le temps de paix.

Il y eut en ce sens une proposition de M. Patenne (2) et M. Rousselle, au nom de la commission du Métropolitain, demanda au conseil de formuler un vœu favorable à l'assimilation, constatant que le réseau des lignes métropolitaines pourrait rendre de grands services, en temps de guerre, notamment pour l'organisation de la défense du camp retranché de Paris.

Le 8 septembre 1902, le ministre répondait par une fin de non-recevoir.

Il constatait tout d'abord que la dispense des em-

(1) Cf. déclarations du directeur des travaux, 12 juillet 1904, au conseil municipal, d'après lesquelles les deux circulaires relatives aux obligations militaires étaient annulées.

(2) 9 juin 1902.

ployés de chemins de fer des grandes lignes était justifiée par les services qu'ils pourraient rendre pour les transports militaires, en cas de mobilisation. Le Métropolitain, constituant une ligne d'intérêt purement urbain, ne pourrait rendre, surtout au début, aucun service.

Il déclarait ensuite que cette faveur particulière au Métropolitain ne se comprendrait pas et qu'il faudrait l'étendre à tous les transports en commun de Paris.

Il remarquait enfin que les agents des Compagnie des chemins de fer secondaires, dont se rapprochait le personnel du Métropolitain, venaient précisément d'être, au point de vue militaire, replacés dans le droit commun.

#### **Maladies — Hygiène.**

Cette question de l'état sanitaire du personnel a une importance qu'on ne saurait exagérer. Il est certain que les conditions du travail, dans un milieu sans air et sans lumière naturels, sont spéciales, et méritent l'attention de la Compagnie. Cette attention, il faut le dire, elle n'a pas manqué de l'attacher à tout ce qui pouvait améliorer la santé des agents employés à son service. Et elle est intervenue, tant par des moyens préventifs que par des mesures réparatrices. Avant d'entrer dans l'étude rapide de cette action, disons en deux mots ce qui nous semble vrai de l'hygiène de l'exploitation.

Si l'on consulte les chiffres indicateurs des sommes

payées par la Compagnie pour les soins donnés au personnel, on est effrayé de l'état sanitaire qu'ils traduisent. En 1905, la Compagnie avait versé 635.214 fr. 16, c'est-à-dire 295 francs par agent.

En 1908, elle avait payé 34.728 journées de maladie, c'est-à-dire 9 journées 022 en moyenne par agent. Mais le régime que nous exposerons plus loin du régime financier des maladies explique en partie ces chiffres très considérables. D'ailleurs si on les compare à ceux de l'ancienne Compagnie du gaz, ils apparaissent comme très moyens.

Ce qui est plus grave, c'est, d'un côté, la statistique des maladies par nature, et les études diverses faites sur l'hygiène du milieu où le personnel travaille.

La statistique par nature n'existe pas d'une manière régulière ; elle avait été entreprise, il y a déjà quelque temps, et établie par comparaison avec ce qui se fait au chemin de fer du Nord. Mais le travail était si complexe, qu'on a dû y renoncer. Cependant, en 1902, au conseil municipal (1), fut donnée une nomenclature des maladies des employés qui disait :

Bronchites tuberculeuses ou non . . . . .	1/4
Lumbagos . . . . .	1/4
Maladies des voies respiratoires . . . . .	1/4
Maladies diverses . . . . .	1/4

Si cette nomenclature était exacte, elle indiquait net-

(1) Cf. 7 juillet 1902. Conseil municipal.

tement que le milieu était un foyer de tuberculose sous toutes ses formes.

D'un autre côté les rapports du directeur technique de l'Observatoire de Montsouris, M. A. Lévy, et celui de M. Haller résumant les travaux du Conseil d'hygiène, étaient très concluants.

MM. Albert Lévy et A. Pécoult ont résumé dans les *Annales de l'Observatoire municipal* (1) leurs études sur les tunnels et les voitures du Métropolitain au cours des années 1904, 1905, 1906.

Les auteurs se sont placés à un triple point de vue pour formuler leurs conclusions.

1° Température.

2° Tension de la vapeur d'eau.

3° Composition chimique de l'air des tunnels et des voitures.

Leurs procédés étaient les suivants :

Deux fois par an, en hiver et en été, ils parcouraient tous les tunnels d'une même ligne, à peu près vers la même heure, et recueillaient de l'air dans des pochettes de caoutchouc dont ils faisaient l'analyse chimique au laboratoire.

Sur les lignes nouvelles, ils faisaient une série d'observations, d'abord avant la mise en service, puis pendant le fonctionnement de la ligne, à mesure que le trafic progressait.

(1) Cf. *Annales de l'Observatoire municipal*, t. VIII, année 1907, p. 34 ; et aussi *Bulletin municipal* du 4 décembre 1901.

Enfin ils installaient dans certains tunnels des appareils automatiques qui leur donnaient la composition chimique de l'air, soit durant une journée entière, soit durant le jour, d'un côté ; durant la nuit, de l'autre.

Ils ont conclu de leurs expériences que les trois facteurs indiqués plus haut intervenaient pour produire la gêne de la respiration dans les voitures.

Si l'on étudie spécialement la composition de l'air des voitures, on voit qu'elle est produite par :

- 1° Le nombre de voyageurs transportés.
- 2° Le système d'aération appliqué à la voiture.
- 3° La composition chimique de l'air des tunnels.

L'air vicié produit par la respiration humaine dans les voitures envahit les tunnels, et il tend à s'établir un état d'équilibre entre les tunnels et les voitures. L'air du tunnel, en effet, s'améliore sensiblement pendant la nuit, tandis que, le matin, la proportion d'acide carbonique augmente de nouveau, avec la circulation des voitures.

Si l'on admet qu'une atmosphère contenant un millièème d'acide carbonique d'origine respiratoire est insalubre, il faut conclure qu'un grand nombre de tunnels du Métropolitain doivent être considérés comme tels.

En effet voici en litres les moyennes de la quantité d'acide carbonique contenu dans cent mètres cubes d'air sur quelques lignes.

Ligne n° 1, 1906. Entre Vincennes et les Tuileries il y a 50 litres à 90 litres par cent mètres cubes d'air.

Il y en a 111 entre Tuileries et Concorde.

109 entre Concorde et Champs-Élysées.

106 entre Champs-Élysées et Marbeuf.

101 entre Marbeuf et Alma.

111 entre Alma et Etoile.

Ces quantités sont les mêmes depuis 1904.

La ligne n° 3, dans la partie Bourse-Gambetta est devenue mauvaise depuis 1907, après l'ouverture de la ligne n° 5, qui a fait augmenter le trafic.

Voici la moyenne en acide carbonique de ces 10 tunnels.

1905, 80 litres par 100 mètres cubes d'air.

1906, 67 litres.

1907, 107 litres.

Entre Saint-Denis et Arts-et-Métiers, elle est de 144 litres. La ventilation nocturne est généralement suffisante pour diminuer la teneur en acide carbonique, mais la ventilation diurne est insuffisante. Le passage des trains produit un tourbillon qui s'arrête aussitôt après et est sans aucune utilité. Les courants d'air que l'on sent à la sortie et à l'entrée de certaines stations sont aussi sans effet sur la composition de l'air des tunnels et sur la température.

Or l'abaissement de température est aussi utile que la diminution de l'acide carbonique. Il faciliterait la condensation des vapeurs nocives dues à la respiration des voyageurs. C'est de ce côté que devraient porter les efforts des ingénieurs.

De toute façon, une ventilation énergique des tunnels s'impose ; alors la ventilation des voitures apportera aux poumons des voyageurs de l'air un peu moins chargé d'acide carbonique.

M. Haller, dans un rapport au Conseil d'hygiène de 1902, avait fait les mêmes constatations et posé les mêmes conclusions (1).

Le conseil municipal avait été ému de ces griefs articulés contre la salubrité d'un service public, et à plusieurs reprises il était intervenu pour réclamer des améliorations.

Le 17 novembre 1902, il avait invité le préfet de police et le préfet de la Seine à mettre la Compagnie en demeure d'aérer les souterrains.

Le 23 mars 1904, une proposition était de nouveau votée, invitant l'administration à soumettre au conseil municipal un projet d'études pour la construction de cheminées d'appel d'air sur le réseau souterrain du Métropolitain.

Le Syndicat fraternel des employés avait joint ses efforts à ceux du conseil et avait fait pression sur la Compagnie pour obtenir une décision rapide et des mesures énergiques.

La Compagnie a compris la nécessité de l'aération des

(1) Cf. Bulletin municipal du 7 novembre 1902. — Cf. aussi les observations de M. J.-B. Thierry dans son avant-propos à une étude sur le Métropolitain de Paris ; ses installations intérieures, ce qu'elles sont, ce qu'elles devraient être, Paris-Liège, 1907.



tunnels, et l'administration, elle aussi, s'est résolue à agir. Il a été décidé que toutes les lignes auraient de place en place leurs cheminées d'aération, permettant de renouveler l'air des souterrains. Cette mesure a reçu un commencement d'application, et la ligne n° 3 en particulier est maintenant entièrement pourvue de cheminées à appel d'air (1).

Ces procédés, malgré leur incontestable utilité, ne suffiraient pas ; ce n'est pas par les seuls moyens mécaniques que l'on parvient à rendre hygiénique et salubre une exploitation ; c'est avant tout par la volonté ferme de l'exploitant de ne rien négliger de ce qui ne peut améliorer l'état sanitaire de l'entreprise.

La Compagnie du Métropolitain ne saurait être blâmée sur ce point : de l'avis même du personnel, la direction assistée de l'administrateur délégué prend un soin extrême de tout ce qui touche à la santé des agents.

Par un grand nombre de mesures de détail (les seules efficaces) elle diminue autant qu'il est possible les risques de maladie et d'insalubrité du milieu de travail.

Voici quelques-unes de ces mesures :

1° *Arrosage des voies avec des antiseptiques.* — *Chaulage des parois.* — La circulaire n° 32 mentionnant que les travaux de renouvellement, révision, etc., dégagent,

(1) Le projet d'ensemble d'aération des lignes en exploitation avait été en 1906 présenté à l'approbation administrative, qui l'admit, sous réserve d'un examen de détail de chacun des ouvrages prévus, le 7 septembre 1907 (Cf. rapport du conseil d'administration de la Compagnie, 1908, p. 10).

malgré les précautions prises, d'assez grandes quantités de poussières, prévoit un arrosage préalable avec de l'eau de chaux additionnée de thym (1).

2° *Salles de douche et corps de garde* (armoires individuelles) dans tous les terminus et dans les ateliers et usines.

3° *Soins hygiéniques de la bouche*. — Ici les circulaires se renouvellent et se complètent incessamment. La consigne n° 66 (2) prévoit la distribution d'une solution antiseptique aux agents « qui, par leurs fonctions, sont appelés à séjourner dans les voitures » c'est-à-dire les balayeurs de nuit, les nettoyeurs de jour et les agents chargés de souffler les voitures, pour qu'ils se nettoient et se rincent la bouche.

4° *Boissons*. — En outre des filtres distribuent de l'eau pure et des boissons hygiéniques en tout temps ; en hiver dans les dépôts et les ateliers d'entretien, une infusion de thé étendue d'eau est servie deux fois le matin et une fois l'après-midi, tous les jours, aux agents travaillant dans les endroits cités (3).

5° *Vue des agents*. — Des précautions sont prises pour protéger la vue des agents affectés au bourrage des voies et tous travaux similaires. Il leur sera distribué des lunettes métalliques (4).

(1) Cf. Service de la voie, des accès et du matériel fixe électrique n° 32.

(2) Cf. Service du matériel, consigne n° 66.

(3) Cf. Service du matériel, note de service n° 141.

(4) Cf. Voie et accès, note de service n° 130.

6° *Hygiène des locaux où séjournent les agents.* — Ces locaux, tels que bureaux, corps de garde, ateliers, petits magasins, water-closets, réfectoires sont l'objet d'une surveillance spéciale.

7° *Cantines.* — Des cantines servant des repas chauds à l'usine et des petits déjeuners chauds aux ateliers des maraîchers sont installées avec l'aide de la Compagnie (1).

Dans ces cantines, l'usage de l'alcool est formellement proscrit et (c'est là un point qui doit retenir l'attention) la direction combat l'alcoolisme et l'ivrognerie avec un grand acharnement (2). Elle estime que c'est là que réside, pour la santé des agents, sa supériorité sur les exploitations similaires. Elle peut en effet, de par la situation souterraine de son milieu de travail, isoler assez aisément les agents des tentations auxquelles résistent assez mal leurs camarades de l'air libre.

Sans attacher une importance excessive à la signification sociale des enseignes, il est permis de remarquer que « au rendez-vous des tramways » est autant une constatation qu'un appel, et il est certain qu'un receveur d'omnibus, ayant dix minutes de repos entre deux parcours à passer entre trois cabarets, sera plus aisément victime qu'un employé du Métropolitain, qui, au

(1) On trouvera en annexe une consigne relative à la cantine de l'usine de Bercy (Annexe III).

(2) Cf. notamment, note de service n° 52 sur les agents en état d'ébriété.

fond du souterrain, devra se contenter du thé vert de la Compagnie ou du café de la cantine.

C'est là un fait dont la portée ne saurait être exagérée et auquel le personnel lui-même reconnaît une valeur réelle.

8° *Habitations à bon marché.* — La Compagnie consent à son personnel des avances permettant toutes facilités pour l'achat ou la construction de maisons à bon marché (maisons individuelles). A ce jour la Compagnie a déjà prêté près de 500.000 francs, ce qui a permis à 79 agents de devenir propriétaires d'habitations saines et hygiéniques.

Ces maisons sont ainsi groupées :

11 maisons isolées à différents endroits de la banlieue.

32 maisons forment un groupe dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement.

36 maisons formant un groupe dans le XII<sup>e</sup> arrondissement.

L'Association fraternelle a également porté ses efforts sur ce point et prêté 300.000 francs aux agents de la Compagnie pour leur procurer un logis où ils se sentent chez eux et dont ils n'ont pas le désir de sortir.

Mais ce qui contribue à permettre au personnel de résister aux risques que le milieu de travail lui fait courir et aux conséquences qui en résultent, c'est le régime des journées de maladie et des accidents, dont il nous faut maintenant parler.

### Journées de maladie.

Examinons tout d'abord la manière dont la Compagnie applique la convention en ce qui concerne les journées de maladie.

Le paragraphe 5 de l'article 5 portait que les jours de maladie, dûment constatés par un médecin désigné par la caisse instituée en vertu de l'article 17, seront payés dans leur intégralité pendant au moins une année.

Cette clause, la Compagnie, d'accord avec l'administrateur délégué, l'applique avec une largeur de vues que nous croyons sans exemple. Toute maladie, dûment constatée, donne droit au paiement intégral du salaire, quelle que soit la cause de la maladie contractée, quelle que soit la nature du mal, quels que soient le lieu et le temps où le germe en a été pris. Les maladies dont la cause est la faute légère ou lourde de l'agent, comme celles qui sont la conséquence de son travail, celles qui ont pour origine l'accomplissement d'un acte fait à domicile ou en dehors comme celles qui sont contractées dans le service sont traitées de même. Lorsque le mal est dû à une habitude vicieuse, comme l'alcoolisme ou la syphilis, il donne les mêmes droits au traitement que s'il est dû à un surmenage au profit de la Compagnie.

Cette identité est choquante au premier abord : en réalité elle peut s'expliquer par le but même, poursuivi

par la Compagnie à l'égard du personnel. Ce que veut avant tout la Compagnie, c'est donner aux agents moins des avantages particuliers, qu'une sécurité particulière. Ce qu'il faut au personnel, c'est moins la promesse de tel ou tel privilège, que la certitude d'avoir, quoi qu'il arrive, un minimum de bien-être assuré.

Qu'importe à l'ouvrier de recevoir 7 ou 8 francs par jour de salaire si en réalité il ne reçoit rien pendant la moitié de l'année par suite de maladie, d'accident, de chômage. Il faut protéger l'ouvrier contre les risques susceptibles d'entamer la situation qui lui est faite. La Compagnie estime que le meilleur procédé pour bien appliquer la Charte du personnel, c'est de lui donner l'assurance qu'elle sera appliquée, quoi qu'il arrive, quelle que soit la circonstance qui pourrait amoindrir sa capacité de travail.

Et alors, si le but poursuivi est de réparer le dommage causé à l'agent par l'accident qui survient (en prenant le mot *lato sensu*), il devient naturel de ne considérer que l'effet produit, non la cause de l'accident, qui ne regarde que l'agent et nullement la Compagnie. Elle n'a qu'à constater le trouble causé et à le réparer dans la mesure du possible.

Quant aux causes du mal, ce sont là des considérations théoriques qui ne la regardent pas. La Compagnie s'engage à assurer son personnel contre le risque maladie. Le risque vient à se produire, elle n'a qu'à payer et rien de plus.

En outre, ce qui vient compléter cette interprétation, c'est la manière dont les médecins chargés de la constatation des maladies s'acquittent de leur tâche. Ils font preuve d'une indulgence qu'on pourrait trouver excessive, le personnel prétend (et il faut l'en croire) que l'on est toujours « reconnu » et que l'on obtient des jours de repos avec une facilité vraiment tentante.

Il est vrai que la Compagnie n'est pas sans défense : entre le jour du congé annuel qu'elle n'accorde qu'aux agents valides, elle sait, par la vue même des certificats, ce qu'il faut penser de tel ou tel professionnel du rhumatisme ou habitué de la courbature.

Enfin et c'est là la sanction la plus efficace, les primes, qui constituent un appoint si considérable au traitement brut, ne sont, bien entendu, payées qu'aux agents présents, et ce qui donne à réfléchir aux paresseux et aux « carottiers ».

Quelles sont les conséquences de ce système? Les conséquences financières nous sont connues. La Compagnie a, du chef des journées de maladie, un accroissement de frais considérables et qui ira sans cesse grandissant.

Quant aux conséquences sanitaires, elles sont analysables en deux mots. Les agents n'hésitent pas à se faire porter malades quand ils souffrent d'un malaise léger, indice d'un mal plus grave et que la reprise du travail aurait rendu peut-être inguérissable. Cette interprétation de la convention sur ce point a donc sur la

santé du personnel les plus heureuses conséquences.

Rappelons pour terminer que le paiement du salaire intégral des journées de maladie pendant un an est la règle appliquée pour les travailleurs municipaux (1).

### Accidents.

La convention dans les paragraphes 6 et 7 de l'article 16 posait les principes suivants :

1° En cas d'accident survenu pendant le travail et entraînant une incapacité momentanée, paiement du salaire intégral jusqu'à la guérison.

2° Assurance contre les accidents aux frais exclusifs du concessionnaire.

3° Responsabilité directe du concessionnaire, quelle que soit l'imputation de la responsabilité de l'accident.

Or quand la convention fut soumise au Sénat, le rapporteur M. Poirrier fit remarquer qu'une loi générale sur les accidents du travail était en préparation et qu'il y aurait vraisemblablement des points qui dif-

(1) Cf. Délib. du 13 juillet 1895. Règlement général concernant les ouvriers titulaires des services techniques de la Ville de Paris, art. 13, § 3. Des critiques ont été formulées contre le fonctionnement du système adopté et contre l'accroissement inquiétant des journées de maladie. Une commission spéciale fut nommée pour étudier la réorganisation du service médical. Elle proposait une retenue de la moitié des salaires afférents aux huit premières journées de maladie. Ces retenues seraient affectées à donner gratuitement aux ouvriers municipaux les soins médicaux et les médicaments. L'excédent serait distribué sous forme de secours aux plus intéressants des ouvriers malades. Cette question au programme des délibérations du conseil de février 1909 n'a pas encore reçu de solution. Cf. aussi notre Annexe VII.



féderaient entre les clauses de la loi et celles de la convention.

En effet, après l'échec successif des projets de 1843, 1896, 1897, la commission sénatoriale, d'accord avec la commission de la Chambre, avait élaboré un texte transactionnel qui fut voté par la Chambre des députés le 26 mars 1898 et devint la « loi du 9 avril 1898 concernant la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail ».

L'article 1<sup>er</sup> délimitant le champ d'application de la loi mentionnait que les ouvriers et employés occupés dans... les transports par terre et par eau bénéficiaient des avantages assurés par la loi.

Il semblait donc que les agents du Métropolitain ne pussent échapper à la législation qui entraînait en vigueur.

Cela était d'autant plus certain que l'article 2 déclarait que les ouvriers et employés ne pouvaient se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi, et que l'article 30 décidait « que toute convention contraire à la présente loi était nulle de plein droit ».

Il paraissait donc établi que la loi du 9 avril devrait seule s'appliquer, dans tous les cas où elle serait en opposition avec la convention.

Tel était l'avis du rapporteur au Sénat, M. Poirrier, et même l'avis du gouvernement d'accord en cela avec le rapporteur. Les parties des dispositions de la conven-

tion, disait-il, qui ne seraient pas conformes à la loi générale sur les accidents cesseraient d'être en vigueur lors de la promulgation de la loi.

En réalité cette affirmation, qui semblait au rapporteur tout à fait incontestable, pouvait être attaquée par des arguments sérieux.

Et tout d'abord l'esprit même du législateur venait heurter cette opinion. Qu'avait voulu le législateur en posant les bases de l'indemnité-accident ? Assurer à l'ouvrier un minimum jugé indispensable, au cas où le risque professionnel viendrait à l'atteindre, et non imposer aux parties une formule impérative et rigide. La loi du 9 avril 1848 est une des manifestations de la protection que l'Etat croit devoir, de plus en plus, assurer aux ouvriers ; elle n'est pas une forme de la législation paternaliste, qui tendrait à protéger les patrons contre un entraînement aussi contraire à leurs intérêts qu'il est chimérique. La loi du 9 avril 1898 n'a pas voulu restreindre la liberté des conventions entre patrons et ouvriers. Elle a imposé ce minimum aux patrons ; ce minimum accepté, la liberté reprend ses droits.

Et ce n'est pas seulement l'esprit de la loi, mais sa lettre elle-même qui militent en faveur de cette interprétation. Que dit en effet l'article 2 ? Il détermine ceux des ouvriers et employés qui peuvent se prévaloir des dispositions de la loi et il exclut ceux dont le salaire annuel dépasse 2.400 francs, qui ne bénéficieront des avantages de la loi que jusqu'à concurrence de cette

somme. Pour le surplus, ils n'ont droit qu'au quart des rentes stipulées à l'article 3, « à moins de convention contraire (1) ».

Ainsi donc, cette loi, qu'on nous représente comme excluant toute autre disposition, mentionne explicitement une dérogation, qui détermine nettement le sens de la règle générale posée. Si la loi accepte les modifications des conventions particulières, en ce qui concerne les ouvriers et employés dont le salaire dépasse 2.400 francs, y a-t-il une raison juridique valable pour admettre qu'elle ait voulu supprimer la liberté des conventions au-dessous de cette somme ?

Avant de voir la solution que la Compagnie générale de traction a adoptée, il est intéressant de montrer rapidement que la question présentait un intérêt réel en notant la différence de traitement établi et par la loi du 9 avril et par la convention du 30 mars.

ART. 1<sup>er</sup>. — La loi du 9 avril, comme, d'ailleurs, le règlement général des travailleurs municipaux, exige, pour que l'accident donne droit à indemnité, un rapport de causalité entre le travail accompli et l'accident survenu. La loi porte « accidents survenus par le fait du travail ou à l'occasion du travail » ; le règlement « accidents occasionnés par les travaux » ; la convention, « accidents survenus pendant le travail ». C'est la formule que le projet de 1888 avait adoptée et que la

(1) Cf. Cabouat, *Accidents du travail. Lois nouvelles*, 1899, p. 427 et sq.

loi actuelle a remplacée par celle que nous donnons plus haut, la première étant considérée comme trop compréhensive. Elle admet en effet, comme donnant droit à indemnité, des accidents survenus pendant la durée du travail, mais qui ont une cause étrangère au travail, qui proviennent par exemple d'une occupation à laquelle l'ouvrier s'adonne indûment, ou d'une rixe entre camarades. L'esprit de la loi ne se retrouve plus ici : tandis que la loi rend responsable des accidents survenus l'industrie elle-même, et le patron par répercussion, ici c'est bien le patron qui est responsable, non seulement comme industriel, à qui incombe la réparation d'accidents causés par l'industrie, mais comme employeur, qui doit une indemnité à ceux qu'il emploie, par le seul fait qu'il leur survient un accident dans des locaux lui appartenant (1) et qu'ils sont à son service.

ART. 2. — Tandis que la loi du 9 avril ne donne l'indemnité complète qu'aux salariés touchant moins de 2.400 francs par an, la convention ne fait aucune distinction de ce genre et accorde l'indemnité complète à tous ses agents, quel que soit leur salaire.

ART. 3. — La loi prévoit, en cas d'incapacité partielle durant plus de quatre jours une indemnité journalière égale à la moitié du salaire touché au moment de l'accident.

(1) Et nous verrons même que ce n'est pas une condition *sine qua non*.

La convention est beaucoup plus généreuse : en cas d'incapacité momentanée, quel que soit le nombre de jours, une indemnité est due, et cette indemnité est égale au salaire entier jusqu'à complète guérison.

C'est là la différence essentielle entre les deux textes et l'on en apprécie aisément les conséquences pécuniaires, tant pour le patron responsable que pour l'agent indemnisé (1).

Après le vote de la loi, quelle allait être l'attitude de la Compagnie ? Allait-elle se retrancher derrière les formules impératives de la loi du 9 avril, et se basant sur la généralité de cette loi, ne payer à son personnel que le demi-salaire ?

Après un examen approfondi de la loi, la convention n'a pas semblé à la Compagnie annulée par la loi nouvelle ; elle a estimé que le paragraphe 6 de l'article 16 n'était pas contraire à la loi, qu'il constituait une amélioration supplémentaire du sort du personnel employé et que, puisqu'elle avait promis par la convention ce supplément, elle s'en reconnaissait débitrice, même après la promulgation de la loi.

Elle décidait donc de payer le salaire intégral à tous les agents victimes d'accidents survenus pendant leur travail, quel que fût leur salaire. Le personnel entier aurait droit à la pleine indemnité.

Mais que fallait-il entendre par le mot personnel ?

(1) Ces dispositions se retrouvent dans le règlement général des travailleurs municipaux. Cf. notre annexe VII.

On sait que le personnel de la Compagnie se divise en trois groupes.

1° *Le personnel commissionné*, c'est-à-dire le personnel attaché d'une manière fixe et permanente à la Compagnie.

2° *Le personne auxiliaire*, qui fait un essai de deux mois.

3° *Le personnel temporaire*, qui travaille quelquefois une semaine pour la Compagnie, quelquefois deux ou trois jours, mais qui n'est employé qu'à des travaux extraordinaires.

La Compagnie adopta une solution très nette : seuls les agents commissionnés ont droit au bénéfice du salaire intégral. Elle donnait à remarquer que la disposition concernant l'indemnité-accident faisait corps avec une série d'autres clauses que personne n'avait jamais voulu appliquer à un personnel autre que le personnel commissionné, par exemple le congé de 10 jours, le paiement des journées de maladie pendant un an au moins, le salaire entier pendant les périodes d'instruction militaire. Ces dispositions formant un tout, il était arbitraire d'en distraire une pour lui donner une portée que l'on ne reconnaissait pas aux autres.

Telle est la théorie que les représentants de la Compagnie font valoir devant les tribunaux de l'ordre judiciaire. Si la partie adverse, en l'espèce toujours un agent temporaire demandant l'assimilation au personnel commissionné, soutient la théorie contraire, il faut inter-

préter la convention, interprétation que les principes généraux du droit et l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, refusent aux tribunaux judiciaires. Ceux-ci devront donc se déclarer incompétents et l'interprétation sera portée devant les tribunaux administratifs. En fait, comme on peut s'en rendre compte par la jurisprudence de la matière, les agents s'abstiennent de porter l'affaire devant la juridiction administrative et ils n'y donnent aucune suite.

C'est ainsi que se termina l'affaire Diogon que nous citons comme exemple.

Diogon était un agent non commissionné, blessé, qui demandait le plein salaire.

Le 22 décembre 1905, le tribunal de paix du XII<sup>e</sup> arrondissement se déclarait incompétent.

Diogon interjeta appel.

Le 2 avril 1906, le tribunal civil se déclara compétent, mais décida de surseoir à statuer jusqu'à interprétation par la juridiction compétente.

Diogon n'alla pas plus loin.

Au contraire, un nommé Tabailloux, qui avait vu son affaire suivre le même cours, a introduit le 14 décembre 1908 sa demande en interprétation devant le conseil de préfecture où elle est pendante.

Dans quelques autres affaires, où des agents non commissionnés, temporaires, pour la plupart, réclamaient en justice le plein salaire, que la Compagnie leur refusait en déclarant qu'ils étaient guéris, la Compagnie a

été condamnée, après expertise, à payer, mais à payer le demi-salaire, les juges de paix se déclarant incompetents pour statuer sur la deuxième moitié du salaire (1).

En fait, actuellement, le *stagiaire*, c'est-à-dire le candidat à la commission, est assimilé au commissionné et reçoit le plein salaire.

Notons que la Compagnie en use à l'égard des journées de maladie comme à l'égard des accidents et considère les mêmes agents comme ayants droit. Nous trouverions une jurisprudence analogue à celle que nous venons de citer à propos des accidents ; elle nous montrerait que l'attitude de la Compagnie, des tribunaux et des agents est la même, dans les deux ordres d'idées.

En résumé, qu'il s'agisse des accidents ou des journées de maladie, le personnel est divisé en deux catégories.

1° Le *personnel commissionné* qui a droit aux avantages énumérés dans la convention, savoir le plein salaire en cas d'accidents, le plein salaire pendant un an au moins en cas de maladie. A ce personnel, on joint le *personnel stagiaire*.

2° Le *personnel temporaire* qui ne jouit pas de ces avantages et est soumis au droit commun industriel, savoir le demi-salaire en cas d'accidents, le bon vouloir de la Compagnie en cas de maladie.

(1) Jurisprudence fournie par le service du contentieux de la Compagnie du Métropolitain.



Ce n'est pas uniquement dans le fait d'appliquer la convention, même après le vote d'une loi générale sur les accidents, que réside la preuve de la conduite vraiment humaine de la Compagnie vis à-vis du personnel, mais aussi dans l'application très bienveillante qu'elle en fait.

Nous retrouvons ici ce que nous avons constaté à propos des maladies : la Compagnie ne veut voir que le dommage causé, non la faute commise, et de même qu'elle admettait le paiement complet du salaire, quelle que fût l'origine de la maladie, elle donne l'indemnité intégrale, quelle que soit la cause de l'accident. Elle ne veut pas voir, pour déterminer ses obligations pécuniaires, si l'accident est dû à une faute inexcusable de l'ouvrier. Elle paiera, quitte ensuite à user de ses pouvoirs disciplinaires. Elle va même jusqu'à se déclarer responsable, alors que l'accident est survenu à l'extérieur des locaux de la Compagnie, en dehors du temps de service. Il n'y a qu'un cas où elle se récite : c'est quand l'accident est occasionné par des travaux effectués au profit d'un autre industriel. Dans ce cas, elle laisse retomber la responsabilité sur lui et ignore l'accident.

Outre les indemnités versées pour incapacité temporaire, la Compagnie paye, conformément au droit commun, les rentes dues pour incapacité permanente absolue ou partielle.

Elle fait mieux : lorsque par suite d'accident, un

agent est devenu totalement impropre au service actif, elle lui sert la rente à laquelle il a droit, et de plus s'efforce de l'utiliser dans les services sédentaires, où il reçoit un salaire qui s'ajoute à sa rente. En cas d'impossibilité, elle cherche à lui assurer un gagne-pain à l'extérieur.

Telle est la manière dont la Compagnie applique la convention en ce qui concerne les journées de maladie et les accidents.

#### Caisse de prévoyance.

L'article 17 de la convention prévoyait l'organisation d'une caisse spéciale gérée par les employés et les ouvriers eux-mêmes, en vue d'assurer l'exécution des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 16 et des paragraphes B et C de l'article 17.

La Caisse de Prévoyance assure donc :

1° La gratuité des soins médicaux et des médicaments.

2° Le paiement des journées de maladie et des indemnités-accidents.

En outre elle recherche et s'efforce de réaliser, tout ce qui, en dehors de l'application des prescriptions ci-dessus énumérées, est susceptible de contribuer au bien-être du personnel de la Compagnie.

Cette dernière formule est remarquable par sa généralité et rapproche par les fins visées la caisse de prévoyance du syndicat professionnel.

L'étude rapide de l'organisation de la caisse va nous montrer une similitude encore plus frappante (1).

### Gestion de la caisse de prévoyance

La gestion, purement gratuite, est exercée par un comité de 12 membres élus au suffrage universel des employés et ouvriers commissionnés ou stagiaires et choisis parmi eux.

L'organisation du scrutin est prévue par le règlement intérieur (2). Le personnel est réparti en 7 groupes correspondant aux différents services et élisant chacun, un, deux ou trois membres, suivant leur force numérique.

Les conditions d'éligibilité sont les mêmes que celles de l'électorat ; on y ajoute l'obligation d'être au service de la Compagnie depuis un an.

Les membres du comité sont élus pour deux ans et renouvelables par moitié tous les ans au scrutin secret et à la majorité absolue au premier tour, relative au second tour.

Le comité a pour fonction [art. 7] :

1° De nommer les médecins de la caisse de prévoyance, de coopérer au choix des pharmaciens :

2° De veiller à l'exécution par tous tant du présent règlement que des stipulations légales ou conventionnelles.

(1) Cf. Caisse de prévoyance des employés et ouvriers de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris. Règlement intérieur.

(2) Cf. article premier, p. 4, du règlement intérieur.

3° De recevoir les réclamations au sujet de l'hygiène et du service médical, et de faire à l'administration de la Compagnie des propositions à ce sujet ;

4° D'étudier tous les progrès utiles au bien-être du personnel, et notamment les questions de prévoyance et d'assistance ;

5° De visiter les malades et les blessés.

Chaque année, à la fin du premier semestre, il est tenu une assemblée générale de tous les membres de la caisse, où le comité rend compte de la situation générale et de sa gestion.

#### **Service médical et pharmaceutique (1).**

L'article 13 est ainsi rédigé : Les maladies et les blessures sont constatées et soignées uniquement par les médecins de la Compagnie et de la caisse de prévoyance. Les soins qu'ils donnent sont entièrement gratuits.

C'est là une disposition sensiblement différente de celle que l'on peut lire dans la convention aux paragraphes 5 et 7 de l'article 16 qui prévoient la constatation des accidents et des maladies par un médecin désigné par la caisse, différente aussi de celle du chapitre III de l'ordre général n° 17, en date du 20 juillet 1901, organisant la caisse et ainsi conçue : le comité nomme un

(1) En 1901, les dépenses du service médical s'élevaient à 71.658 fr. ; elles ont, depuis, augmenté dans des proportions très notables ; en 1907 elles étaient de 403.577 francs.

médecin qui sera appelé à constater chaque accident et devra en apprécier la nature et les conséquences.

La Compagnie en effet, après avoir laissé au médecin du comité la constatation des accidents et des maladies telle que la mentionne le chapitre III, le 12 juillet 1902 supprima ledit chapitre. Le personnel s'émut et envoya une délégation auprès du directeur, qui lui déclara qu'il n'y avait là qu'un changement de forme, que la caisse de prévoyance conservait son droit de contrôle et qu'un médecin attaché spécialement à ladite caisse serait arbitre en cas de différend entre un malade et un médecin de la Compagnie. Nous avons vu que le personnel se montrait, d'ailleurs, satisfait de ce régime.

Quoi qu'il en soit de ces changements, voici actuellement l'organisation du service médical et pharmaceutique.

Ce sont les médecins de la Compagnie et au besoin le médecin spécial de la caisse qui seuls ont droit de soigner les malades et blessés (1). Tout malade qui, sauf le cas d'urgence, fait appel à un médecin étranger, le fait à ses frais.

N'ont droit ni aux soins, ni aux médicaments [art. 16] ni au paiement du salaire pendant les journées de maladie, les agents qui, au cours ou à l'expiration d'un congé ou d'une permission d'absence, n'en justifient pas dûment.

(1) Il y a 17 médecins, dont 4 spécialistes [yeux, larynx, chirurgie, radiographie], 3 dentistes et 7 sages-femmes.

L'article 17 déclare que n'ont pas droit au paiement des journées de maladie ceux dont la maladie ou la blessure sont le résultat de l'inconduite. Nous avons vu que la Compagnie se montrait, au contraire, très large, pour le paiement du salaire, même dans ces cas.

Les soins sont donnés en consultation (1) ou à domicile, sauf pour les agents résidant à plus de 3 kilomètres d'une station.

Les articles 20, 21, 22, 23 organisent minutieusement l'établissement des bulletins de visite, du livret médical, la délivrance des médicaments et le contrôle des fournitures faites.

Tout agent malade ou blessé qui ne se présente pas à la consultation ou est absent lors de la visite médicale s'expose à une punition de la part de la Compagnie, qui, en outre, déduit ces jours d'absence du nombre des jours du congé annuel.

Il en est de même :

1° De l'agent qui dépasse le nombre de jours d'absence accordés ;

2° De l'agent qui, pouvant sortir, se fait soigner à domicile.

L'hospitalisation est prévue et organisée par l'article 28.

L'article 32 enfin organise un service d'accouche-

(1) Les consultations ont lieu soit aux salles de visite (usine de la Rapée, ateliers d'Italie, de Saint-Fargeau, de Saint-Ouen), soit à domicile.

ment gratuit, assuré par des sages-femmes, pour les femmes employées à la Compagnie.

Ce sont les médecins de la Compagnie qui assurent le service ordinaire, font les constatations prévues par la convention et organisées par le règlement.

Quelle est donc la mission du médecin de la caisse de prévoyance ? Elle est triple (1).

1° Il visite ou entend à domicile ou à sa consultation tout agent malade ou blessé, qui réclamerait dans un cas grave ou douteux, son assistance personnelle ou qui contesterait l'exactitude des assertions d'un médecin de la Compagnie.

2° Il adresse, dans ce cas, et au cas de réclamation contre le service médical, en général, un rapport, soit à la Compagnie, soit à la caisse, soit à toutes deux.

3° Il est chargé de se tenir à la disposition du Comité de la caisse et de lui signaler toutes les améliorations au point de vue médical et sanitaire.

C'est ainsi que sur son initiative, le Comité de la Caisse a fait apposer dans tous les lieux où le personnel est réuni, une affiche prémunissant les agents de la Compagnie contre le danger des logements suspects d'avoir été contaminés par des maladies contagieuses ou infectieuses, et donnant le moyen pratique pour faire désinfecter ces logements.

*Caisse de secours.* — A la demande du personnel,

(1) Cf. article 33 du règlement intérieur.

le Comité a fondé une caisse de secours destinée à venir en aide aux agents ayant des charges de famille particulièrement lourdes.

Les secours sont de deux sortes :

1° Secours en espèces ;

2° Secours sous forme de distributions de charbon et de chaussures aux familles nombreuses, au prorata du nombre d'enfants.

La Caisse est alimentée par des dons, des subventions de la Compagnie et par le bénéfice net laissé par les fêtes de bienfaisance.

#### Commissionnement.

Une commission, d'après l'article 16, 9°, devait être délivrée sous forme de contrat de louage à tout employé majeur ayant plus de 24 mois de services.

Nous avons déjà eu l'occasion de remarquer le peu d'intérêt de la question : sauf au point de vue de la retraite, le titre de commissionné n'ajoute rien au titre de membre du personnel proprement dit de la Compagnie, c'est-à-dire du personnel permanent. Et il eût suffi de dire : le droit à la retraite s'obtient au bout de 12 mois au minimum et de 24 au maximum ; les droits des agents eussent été les mêmes.

Quoi qu'il en soit, étant donné le supplément de charges qu'entraîne le droit à la retraite, la Compagnie passait pour n'accorder la commission qu'au bout de 24 mois de services, chiffre que l'on considérait, notam-



ment au conseil municipal, comme une limite, non comme une règle.

D'après un autre membre du conseil, M. Colly, la Compagnie avant de délivrer la commission, faisait subir de nouvelles visites au candidat, consultait son livret et refusait la commission, si le nombre de jours de maladies excédait le nombre 20 en deux périodes, ou si la santé de l'agent lui paraissait insuffisante. Et M. Colly s'indignait. Cette indignation peut paraître excessive. Les droits de la Compagnie au sujet du recrutement de son personnel sont absolus ; c'est la réponse qu'elle a toujours faite aux réclamations du conseil. Rien dans les stipulations contractuelles ne lui interdit de subordonner l'octroi de la commission à telle ou telle précaution sanitaire jugée indispensable.

Quant au délai de 24 mois, tant qu'il n'est pas dépassé, la conduite de la Compagnie est d'une correction irréprochable. En réalité, elle ne veut pas adopter de règle uniforme et accorde la commission d'après la valeur de l'agent. La moyenne du délai est de 13 mois.

#### **Retraites.**

La première question qui se pose à nous est la suivante : quels sont les titulaires du droit à la retraite ? Que faut-il entendre par les mots : « Tout le personnel ouvrier » employés par l'article 17 ?

A cette question la Compagnie a fait une réponse invariable : le droit à la retraite date du commission-

nement. Certes, nul n'avait jamais songé à reconnaître un droit semblable au personnel variable. Mais *Quid* du personnel fixe non commissionné ?

Le personnel représenté par le syndicat prétendait assimiler les agents non commissionnés aux agents dotés de la commission. Un procès s'engagea, intenté par le syndicat au nom du personnel. Les débats étaient pendants, quand le préfet de la Seine, fort de l'avis de ses conseils judiciaires, mit, le 14 mai 1902, la Compagnie en demeure de délivrer des livrets de retraite au personnel non commissionné. Sur ces entrefaites, le tribunal de commerce rendait un jugement, d'après lequel tout agent avait droit à la retraite. La Compagnie se pourvut en appel. La Cour d'appel rendit un jugement, par lequel elle se déclarait incompétente et renvoyait l'affaire devant les tribunaux administratifs, pour l'interprétation de la convention. Le syndicat lassé, abandonna sa poursuite, et les choses en restèrent là, la Compagnie persistant dans son opinion primitive.

Arrivons à l'organisation générale du système ; elle est contenue dans l'article 17 et peut se résumer ainsi :

1° La retraite affecte la forme de livrets à la Caisse nationale des retraites ;

2° Les versements se font à capital aliéné ;

3° Les versements sont mixtes, patronaux au taux de 6 0/0 lorsque le nombre des voyageurs ne dépasse pas 220 millions, 7 0/0 dans le cas contraire (c'est

le cas actuel depuis décembre 1908) (1) ; versements ouvriers de 2 0/0 et 1 0/0 dans les mêmes conditions (2).

Les versements, d'après l'article 2 du règlement général des retraites de 1909 se font à capital aliéné, mais peuvent également se faire à capital réservé. Comment expliquer la différence entre l'article de la Convention, qui est formel et l'article du règlement général des retraites ? C'est ce qu'un très rapide exposé historique de la question va nous faire connaître.

On sait les avantages et les inconvénients que présentent les deux modes de versement. Nous avons eu l'occasion d'en dire deux mots. Le conseil municipal, par l'organe de M. Thuillier, avait fait adopter les versements à capital aliéné : c'est en effet le mode employé par toutes les grandes administrations, dès l'instant qu'elles n'ont en vue que la retraite de leur personnel. Et c'est ainsi que l'article 17 fut rédigé, comme nous l'avons dit. M. Thuillier avait observé et fait observer, pour déterminer le conseil, que les versements à capital réservé donnent un chiffre de retraites inférieur de près de la moitié à celui que donnent les versements à capital aliéné.

Mais quand le système commença à jouer, les agents

(1) Article 1<sup>er</sup> du règlement général du service des retraites (voir Annexe V).

(2) La Compagnie a, en 1907, versé à la Caisse des retraites 309.276 fr. 75.

du Métropolitain, frappés des avantages que les versements à capital réservé assuraient à leur famille, en cas de décès, et faisant passer l'intérêt des leurs avant leur intérêt propre, chargèrent, à la fin de l'été 1901, le syndicat des agents d'intervenir auprès de M. Bernard, président du conseil d'administration de la Compagnie, pour que celui-ci fît des démarches auprès de l'administration préfectorale et de la commission du Métropolitain, en vue d'obtenir une modification dans le mode de versement. A la suite de l'une de ces démarches, le directeur administratif des travaux, M. de Poutich, répondit en présentant l'objection que nous mentionnons plus haut. Dans l'hypothèse d'un agent gagnant 200 francs par mois, un versement de 8 0/0 de 25 à 55 ans produirait à capital aliéné une rente de 1.037 fr. 47, et à capital réservé, une rente de 639 fr. 20 seulement.

Cette lettre fut communiquée au syndicat des agents, avec invitation à faire connaître leur avis par voie de pétition.

Le 15 octobre 1901, le pétitionnement était organisé. Une note de M. Tesche, membre du conseil d'administration du syndicat, incitait tous les ouvriers et employés « soucieux de l'avenir de leurs familles » à signer la pétition. A la vérité, disait-il, la rente serait moins forte. Mais le capital reviendrait aux femmes et aux enfants de ceux qui ne pourraient aller jusqu'au terme fixé. Les autres auraient, à ce moment, la faculté d'aliéner le ca-

pital, et la rente serait encore, en faisant cette aliénation, de 900 francs au lieu de 1.037 francs avec le capital immédiatement aliéné. A la presque unanimité, les agents se prononcèrent pour le versement à capital réservé.

Mais la convention avec la ville de Paris portait que les versements se feraient à capital aliéné. Désireuse de se couvrir et de s'assurer que le personnel choisissait après mûre réflexion, la Compagnie fait depuis lors signer de tout agent commissionné effectuant les premiers versements une déclaration où il a de sa main (la déclaration l'exige en propres termes) mis les mots « à capital aliéné » ou à « capital réservé », et où l'agent reconnaît exercer en toute connaissance de cause la faculté d'option qui lui est laissée et s'engage à n'élever, à une époque quelconque, aucune réclamation de ce chef ou d'intenter aucune action contre la Compagnie à raison du préjudice qui pourrait résulter pour lui ou pour sa famille de l'option par lui faite (1).

En conséquence l'article 2 du règlement des retraites est ainsi conçu :

ART. 2. — Les versements sont faits à capital aliéné.

Toutefois, la faculté est laissée à l'employé, à l'agent ou à l'ouvrier qui préfère le versement à capital réservé, de réclamer ce mode de versement. Il signe, à cet effet et au préalable, une déclaration (modèle A) cons-

(1) On trouvera en annexe un modèle de déclaration (Annexe IV).

tatant qu'il s'est prononcé en pleine indépendance et en toute connaissance de cause.

Le mode de versement adopté par l'employé, l'agent ou l'ouvrier peut toujours être modifié sur sa demande. Nous avons vu que la presque totalité des agents avait adopté le mode de versement à capital réservé.

La Compagnie s'était inclinée devant la volonté librement manifestée du personnel ; cependant elle craignit, voyant le succès du versement à capital réservé, que ses agents ne se rendissent pas un compte exact des avantages et des inconvénients, et le 13 juin 1905 elle leur envoya une circulaire, où elle protestait de son intention ferme de les laisser libres, mais où elle leur montrait l'intérêt qu'il y aurait pour eux à laisser aux versements en vue de la retraite leur destination naturelle et à compléter cette retraite éventuelle par une assurance en cas de décès, qui soustrairait, le cas échéant, leur famille à la misère. Elle leur indiquait notamment, comme très avantageuse, l'affiliation à une société de mutualité, qui exigerait d'eux une prime modique et cependant leur assurerait un capital *immédiatement* égal à celui qui se trouverait réalisé, à l'aide des versements, dans une quinzaine d'années seulement.

La circulaire annonçait quelques modifications importantes dans le régime des retraites, ces modifications ont été complétées et corrigées dans le dernier règle-

ment qui date du 25 avril 1909 (1), et c'est d'après ce dernier que nous allons exposer en peu de mots ce qui nous reste à dire au sujet des retraites.

L'article 3 décide tout d'abord que lorsque l'agent est marié et non séparé de biens, les versements provenant de la retenue sur son traitement sont effectués, moitié sur sa tête, moitié sur la tête du conjoint.

Il a en outre la faculté de faire de même pour les versements effectués par la Compagnie, il n'a qu'à exprimer formellement sa volonté dans la déclaration (modèle B) dont nous avons déjà parlé (2).

Cette disposition est d'une utilité incontestable dans les deux systèmes entre lesquels l'agent peut choisir. En effet, supposons qu'il effectue ses versements à capital aliéné, et qu'il meure avant l'âge de la retraite, grâce à l'article 3, sa femme jouira d'une pension sensiblement égale à la sienne, au lieu d'être évincée par les héritiers de l'agent. De même, en cas de réserve du capital, si l'agent n'a pas atteint l'âge de la retraite, la femme au lieu de venir en concurrence avec les héritiers pour le remboursement des sommes, sera assurée de toucher une pension sensiblement égale à celle du mari.

Ainsi, actuellement, les agents ont le choix entre plusieurs partis :

1° ou bien les versements à capital réservé, sans par-

(1) Cf. Annexe V.

(2) Cf. Annexe V.

tage des 7 0/0 versés par la Compagnie, entre leur femme et eux ;

2° ou bien les versements à capital réservé avec partage ;

3° ou bien les versements à capital aliéné sans partage ;

4° ou bien les versements à capital aliéné avec partage.

L'âge d'entrée en jouissance était ainsi fixé (art. 4) en 1905 :

60 ans pour le personnel sédentaire.

55 ans pour le personnel actif.

Le règlement de 1909 le fixe uniformément à 55 ans. Mais l'agent, maintenu en service au delà de cet âge, verra la date de l'entrée en jouissance ajournée de 5 en 5 ans, sans pouvoir toutefois dépasser 65 ans, et avec la possibilité pour l'agent, qui quitterait le service dans l'intervalle, de faire anticiper l'entrée en jouissance à sa plus prochaine année d'âge accomplie.

Pour le conjoint, l'entrée en jouissance est fixée en principe à 50 ans, mais ajournée, s'il y a lieu, pour faire coïncider les deux entrées en jouissance, sans pouvoir toutefois dépasser 65 ans.

La Compagnie fait inscrire, sur un livret individuel, tous les versements effectués, par les soins de la Caisse nationale des retraites. Le livret n'est remis à l'agent, qu'à son départ. Mais dans le premier semestre de chaque année, un bulletin lui fait connaître et les verse-



ments inscrits au livret et les rentes y correspondantes (art. 7).

Les agents restent d'ailleurs libres de dépasser les 8 0/0 prescrits par la convention, pour la constitution des pensions de retraites, et de faire des versements supplémentaires pourvu qu'ils ne dépassent pas le maximum légal : 500 francs (1).

Le règlement général des travailleurs municipaux (1895-1899) (2) prévoit un versement de 4 0/0 de la part de l'ouvrier et d'une somme de 7 fr. 50 par mois et par ouvrier au nom de la ville. L'entrée en jouissance est fixée à 50 ans.

On voit qu'ici encore, le personnel métropolitain jouit d'une situation privilégiée, la contribution des agents à leurs pensions de retraite étant vraiment insignifiante.

Cependant le personnel n'est pas satisfait, il reconnaît l'importance des sacrifices consentis par la Compagnie, et il estime qu'on ne saurait lui demander plus. Malgré cela il considère les retraites qui lui sont promises comme insuffisantes, et réclame un supplément de versements pour en augmenter le montant. Et cette réclamation s'adresse à la ville de Paris, que le personnel représenté par le syndicat des agents, juge sans la moindre bienveillance. Il voit la ville de Paris pren-

(1) Cf. Loi du 29 juillet 1893, art. 6. La majeure partie des agents versent 2 0/0 de leur salaire.

(2) Cf. Règlement du 9 juin 1899. Cf. notre Annexe VII.

dre une part sans cesse croissante des recettes de la Compagnie, recettes que lui, personnel, contribue à assurer, et il s'indigne, que les sommes perçues par la ville augmentant sans cesse, elle ne songe pas à en faire bénéficier le personnel, à qui elle témoignait, lors de la rédaction de la convention, un si grand intérêt et qu'elle semble abandonner maintenant. Le syndicat est disposé à poser la question sous une forme catégorique à la ville ; mais il garde le mystère et sur l'époque où cette sommation se fera, et sur le procédé qu'il emploiera pour obtenir satisfaction. Il faut donc attendre.

Telles sont, envisagées l'une après l'autre, les dispositions de la convention ; on a vu l'esprit dans lequel la Compagnie les applique, et cela seul suffirait à conclure qu'elle agit en bon patron et que la condition du personnel est plutôt digne d'envie.

Mais, en nous bornant à cet examen, nous serions incomplets, à côté de la convention, il y a d'autres créations, produits de la libre initiative de la Compagnie ou du personnel, et qu'il nous faut maintenant considérer. Nous commencerons par une étude rapide du système des primes.

### **Les primes.**

Ce mode de rémunération du travail rentre dans ce qu'on appelle d'ordinaire le salaire progressif ou sursalaire que l'auteur le plus documenté sur la question,

Schloss, définit ainsi : « Adjonction à un salaire fixe d'un supplément sous forme de prime proportionnée à la production (1) ». La prime, qui est le type du sursalaire, peut revêtir des formes très diverses, suivant le travail effectué : prime à la quantité, prime à la qualité, prime à l'économie. Elle est très usitée, tant en France qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis, dans les industries textiles, la métallurgie, la cordonnerie, les transports par chemins de fer, etc.. (2).

Mais quelque forme qu'elle prenne, elle se distingue nettement de la participation aux bénéfices ; tandis que celle-ci, d'après le *bulletin de la participation aux bénéfices*, n'existe que si la rémunération supplémentaire est calculée d'après le bénéfice net, les primes sont calculées, indépendamment de toute estimation des bénéfices, au fur et à mesure du travail effectué et proportionnellement à ce travail (3).

Cette différence explique le peu de faveur que la participation véritable trouve auprès du patronat, alors que les primes y sont vues très favorablement. En effet, elles n'impliquent aucun contrôle, si réduit soit-il, sur la direction des affaires, sur la bonne ou mauvaise organisation de l'entreprise ; elles stimulent l'ouvrier, elles l'excitent à travailler vite, bien, économiquement et c'est pour le patron un bénéfice certain.

(1) Cf. Schloss, *Les modes de rémunération du travail*, trad. par Rist, 1902.

(2) Cf. Pic, *Législ. ind.*, édit. 1909, p. 724.

(3) Cf. Schloss, p. 93.

Les ouvriers, au contraire, se montrent souvent assez hostiles aux primes ; ils leur reprochent d'exiger un supplément de travail auquel ne correspond pas le supplément de salaire qui leur est attribué. Nous avons vu que M. Rist, dans la préface du livre de Schloss, prétend que c'est le patron qui participe au gain de l'ouvrier, par l'effet de la prime, et non l'ouvrier qui participe au gain supplémentaire du patron (1). Il y a toujours une partie de travail non rémunéré. Il y a toujours, dirait K. Marx, une plus-value pour le patron, et du sur-travail pour l'ouvrier.

Il est certain qu'on ne peut donner *à priori* un blanc-seing portant condamnation ou justification de la prime ; tout dépend des bases sur lesquelles on s'appuie pour la calculer. Si l'on demande un accroissement d'effort de 20 0/0, la rémunération atteint-elle ce chiffre ? Tout est là.

Quoi qu'il en soit, le personnel du Métropolitain ne partage pas cette opinion très répandue parmi le prolétariat que les primes sont une arme offensive aux mains du capital (2). Les agents ont vu très favorablement la création et le développement progressif des primes, qui

(1) Cf. Préface, p. XXVI.

(2) Il est vrai qu'un bon agent peut, au Métropolitain, accroître son salaire à l'aide des primes dans une proportion notable. Nous ne pouvons donner ici des chiffres qui sont très variables, même pour un employé donné. Donnons un seul exemple. Les poseurs du service de la voie, qui touchent en moyenne 170 francs par mois, peuvent y ajouter 20 à 21 francs de prime, soit 12 0/0.

contribuent à leur assurer un salaire en rapport avec leurs besoins (1).

Nous ne pouvons entrer dans le détail du système, ce qui nous forcerait à faire un travail technique complètement hors de propos. Nous nous bornerons à montrer en quelques mots l'extension qu'ont prise les primes au Métropolitain.

On peut poser en principe que tout le monde touche des primes au Métropolitain, depuis le simple manoeuvre jusqu'aux contrôleurs et inspecteurs.

Prenons par exemple le service de la traction : Les conducteurs touchent une prime d'économie de courant, prime correspondant à la moyenne mensuelle de maintien de courant par tour, calculée grâce à des compteurs horaires dont sont munis les trains, et totalisant le temps de maintien du courant sur les moteurs. Des retenues proportionnelles à la durée du retard empêchent les conducteurs d'économiser le courant au détriment de l'exactitude (2). Les chefs de secteur et conducteurs de manoeuvres touchent la moyenne des primes de courant de leur ligne. En outre une prime kilométrique est

(1) En 1907, les primes s'élevaient à 495.401 fr. contre 229.388 fr. en 1905.

(2) C'est le système employé dans les chemins de fer. On donne une prime à l'exactitude, calculée de façon que l'agent ait toujours intérêt à assurer l'exactitude, même aux dépens de l'économie (Cf. pour l'Angleterre, *English Railway Problem. Economic Journal*, juin 1891, p. 354). On pourrait d'ailleurs rapprocher tout ce qui est dit du Métropolitain de l'organisation des primes dans les chemins de fer, en France et à l'étranger.

allouée aux conducteurs au prorata des kilomètres parcourus.

Une prime égale à la moyenne des primes des conducteurs est allouée aux chefs de secteurs et inspecteurs. De même les agents des trains perçoivent une prime de parcours. De plus l'employé des premières classes touche 10 0/0 de la recette qu'il effectue.

Système analogue dans les usines et sous-stations. Le personnel y touche une prime d'entretien et les deux équipes de mécaniciens affectées à une machine, qui ont les machines les mieux entretenues, reçoivent une prime trimestrielle de 45 fr. et 22 fr. 50. Chaque quinzaine, une note est donnée par l'ingénieur sous-chef et une par le chef mécanicien, en tenant compte du minimum de dépenses en huile, pétrole, chiffons et déchets, pour le meilleur entretien. La moyenne des 12 notes ainsi obtenues donne le classement des équipes. Chacune des primes est alors partagée en parties égales entre les 4 mécaniciens pour une part et une demi-part pour l'aide affecté à la machine.

De même pour les chaufferies et machines, une prime de consommation est attribuée au personnel, calculée pour les chaufferies à raison de 1 0/0 du salaire correspondant aux heures de travail par chaque 50 grammes de vaporisation au-dessus du chiffre de base, et pour les machines à raison de 1 0/0 du salaire correspondant aux journées de travail par chaque 100 grammes de consommation de vapeur au-dessous de la base.

Les électriciens touchent, au lieu de la prime d'huile, une prime de rendement, à savoir 2 0/0 du salaire correspondant aux heures de travail effectif de chaque agent par chaque unité pour cent de rendement au-dessus d'une certaine base. Des retenues, quand le travail produit ou l'économie faite sont au-dessous de la moyenne, assurent d'un travail minimum.

De même pour le service du matériel, les équipes de montages et de freins touchent des primes calculées sur le parcours effectué par les motrices, ainsi que des surprimes, quand ce parcours est très considérable.

Il y a également des « primes de découverte » données aux agents qui découvrent une défectuosité particulièrement grave.

Signalons dans les autres services :

La prime des receveuses basée sur la recette (1/1000).

La prime des perforeurs de billets basée sur le nombre de billets poinçonnés.

La prime des contrôleurs, des chefs de station, calculée sur le temps de présence.

Mentionnons à titre de curiosité les primes accordées sur les distributeurs automatiques et les bascules aux agents des stations, et la prime pour fraudes des distributeurs qui est de 10 francs par fraude découverte.

La prime des agents du service de la voie et accès (aides-poseurs et poseurs, chefs poseurs, aides-parcoureurs, parcoureurs et brigadiers, nettoyeurs, chefs d'équipe, etc.) basée sur la journée effective de travail.

On voit que la prime règne en maîtresse partout. C'est pour le personnel un sursalaire avantageux, pour la Compagnie une garantie de la bonne exécution du service. Le syndicat cherche à étendre encore le système des primes et à en faire augmenter le montant (1).

#### **Associations.**

A côté de la caisse de prévoyance, organe régulier, prévu par la convention, groupant l'ensemble des agents du Métropolitain, et entretenant avec la Compagnie des rapports que la charte ouvrière, sanctionnée par la ville, prévoyait et en quelque sorte, réglementait, à côté de ce syndicat obligatoire officiel, il existe d'autres associations, officieuses, dont il nous faut dire deux mots.

La principale de ces associations est le Syndicat fraternel des employés et ouvriers du chemin de fer Métropolitain de Paris, fondé le 1<sup>er</sup> juillet 1901, qui s'oppose au syndicat rouge, affilié à la Confédération générale du travail. Le premier de ces syndicats est un syndicat purement professionnel ; il a inséré dans ses statuts une disposition interdisant toute discussion politique ou religieuse (2), et cette disposition est observée. Il entretient avec la Compagnie des relations très cordiales et très dignes, tout en s'efforçant d'obtenir pour le per-

(1) Notons qu'à la Compagnie parisienne du gaz, les primes avaient été supprimées, pour donner satisfaction au personnel. Il en a depuis, dit-on, demandé le rétablissement.

(2) Cf. article 26 des statuts.



sonnel les améliorations qu'elle juge possibles. A la suite d'une série de démarches, faites en temps opportun, le syndicat, par l'organe de ses dirigeants et en particulier de son dévoué secrétaire général, M. Jeanne, est parvenu à améliorer très sensiblement déjà la situation du personnel. Envisageant les questions professionnelles d'une manière positive et approfondie, le Syndicat fraternel n'a pas la prétention de résoudre la question sociale, ni même d'imposer au concessionnaire l'adoption d'une formule théorique qui aplanira toutes les difficultés. A vrai dire, il pense qu'il n'y a pas de question sociale, dans le domaine de son activité, mais qu'en revanche il y a beaucoup de questions professionnelles qu'on peut élucider, par des tâtonnements, des progrès successifs. Il ne croit pas non plus que le rôle du syndicat soit la ruine ou l'appauvrissement du patron ; il estime qu'au moment où les affaires marchent au mieux, où l'on a besoin du personnel pour obtenir la bonne exploitation, il est impolitique de se mettre en grève et de dire au patron : voici mes conditions. Tout ou rien. Au contraire, il engagera le personnel à assurer le service le plus parfaitement possible, à contenter le public, c'est-à-dire la Compagnie, mais il profitera du moment pour obtenir quelque augmentation de traitement pour les uns, quelque supplément de prime pour les autres (1).

(1) Cf. art. 2. Le syndicat a pour but... 3° D'établir et de maintenir envers les chefs de la Compagnie des rapports de dignité et de respect.

A vrai dire ce rôle aurait parfaitement convenu à la caisse de prévoyance, qui était un syndicat sans le nom, et dont l'article 7 des statuts ainsi conçu : « Le Comité a pour but de rechercher et de provoquer la réalisation de tout ce qui peut contribuer à améliorer son bien-être », dont cet article, disons-nous, indiquait bien le rôle professionnel compris dans un sens très large. Quoi qu'il en soit, le personnel a voulu avoir un syndicat, où, à tort ou à raison, il se sentît les coudées plus franches qu'à la caisse de prévoyance ; et le mal, si mal il y a, n'est pas grand. Peut-être, sous la forme ou plutôt sous le nom de syndicat, sert-il mieux d'exemple aux associations ouvrières similaires.

Voici l'origine de ce syndicat-type, selon le mot d'un ministre à l'une des fêtes de bienfaisance du syndicat.

Il y avait eu, le 29 janvier 1901, une brusque interruption de service qui dura trois jours. Le personnel demandait une gratification de 10 0/0 du salaire, pour la période de l'Exposition, c'est-à-dire du 19 juillet au 12 novembre 1900. Mais ce n'était là qu'un prétexte. En réalité quelques meneurs, chefs du syndicat rouge, avaient essayé de jeter la perturbation dans l'exploitation, et cette grève surprit autant les grévistes que le concessionnaire, qui d'ailleurs accorda une gratification de 37.000 francs aux agents en service pendant l'Exposition.

C'est alors que quelques agents, voyant et la maladresse des procédés employés, et l'esprit de solidarité

du personnel, eurent l'idée de fonder le syndicat purement professionnel, qui s'appela d'abord association fraternelle, puis syndicat fraternel. De 11 membres qu'il comptait au début, il est passé en 1908 à 2.470, dont 28 femmes, soit les 2/3 du personnel.

Voici actuellement, d'après les statuts révisés du 21 avril 1906, quelle est l'organisation du syndicat et le but précis qu'il se propose.

Le rôle que veut remplir le syndicat est fixé dans le chapitre premier des statuts (1). A côté de sa fonction générale d'organe de perfectionnement et d'améliorations sociales, de bureau de renseignements et d'études, de bourse du travail pour les agents syndiqués et leur famille, il recherche des fins plus précises.

C'est ainsi qu'il accorde des secours, en cas de maladie, des secours aux veuves ou aux ascendants en cas de décès, des indemnités de chômage, en cas d'accident ou blessure non indemnisés par la Compagnie (nous avons vu que le fait était rare).

C'est aussi par la sollicitude qu'il témoigne aux enfants, que se manifeste l'action du syndicat. Dans les fêtes annuelles que le syndicat donne, et qui sont une des sources de bénéfices, il encourage les enfants à l'épargne en délivrant, après un tirage gratuit un certain nombre de livrets de caisse d'épargne de 10 francs chacun. En 1908, 650 francs ont été dépensés ainsi.

(1) Cf. en annexe un extrait des statuts (Annexe VI).

En outre, il fait des distributions importantes de chaussures aux enfants des familles nombreuses. En 1908 il a payé pour 2.489 fr. 70 de chaussures aux enfants des sociétaires.

La somme totale des secours s'est élevée en 1908 à près de 7.000 francs, dont 1.093 francs d'indemnité de chômage et près de 900 francs versés en argent à des syndiqués dans le besoin (1).

Pour faire face à ces dépenses, les membres du syndicat paient une cotisation mensuelle de 0 fr. 50 plus un droit d'entrée de 0 fr. 50 ; les membres honoraires font également des versements. En y joignant les dons manuels, les intérêts des fonds placés, les subventions et les bénéfices à réaliser aux fêtes annuelles, on obtient le fonds social (2).

Ce capital social est versé au Crédit Lyonnais, en partie sous forme d'espèces, en partie sous forme d'obligations à lots (3) ; la répartition des lots est prévue pour le cas où les obligations sortiraient avec prime aux tirages.

Le syndicat est administré par un conseil et par l'assemblée générale des syndiqués. Pour être membre du conseil il faut avoir au moins un an de présence au syndicat et être à jour de ses cotisations.

(1) Voir en annexe le compte rendu financier du syndicat pour 1898 (Annexe VI).

(2) Il est actuellement de 8.600 francs.

(3) Il y a 59 quarts d'obligations, soit de la ville, soit de la ville de Paris-Métropolitain.

Les fonctions sont purement gratuites ; elles sont remplies par des agents de la Compagnie qui y consacrent leurs loisirs en dehors du temps de service.

Tel est ce syndicat, au fonctionnement régulier, à la marche prudente, qui remplit très intelligemment la petite tâche quotidienne qu'il s'est tracée.

Tout autre est le syndicat rouge, qui n'a ni organisation fixe, ni budget établi, ni même un personnel constant. On ne connaît pas exactement le nombre actuel de ses adhérents, il est médiocre, et ne se compose guère que des déserteurs du syndicat fraternel. On peut l'évaluer actuellement à 150 membres environ. Ses ambitions sont grandes, mais ses moyens d'action et son influence sont limités.

A côté du syndicat fraternel il faut mentionner d'autres groupements qui ont pour but de parfaire et de compléter son œuvre.

Signalons d'abord la *Société de secours mutuels des familles des ouvriers et employés du chemin de fer Métropolitain de Paris*, autorisée par un arrêt ministériel des 12 août 1903 et 6 mai 1904, constituée conformément à la loi du 1<sup>er</sup> avril 1898.

Sa mission est d'agrandir la grande famille des agents du chemin de fer, en y faisant rentrer les femmes et les enfants de ces agents.

Cette société assure le paiement des frais médicaux et pharmaceutiques occasionnés par les maladies des membres participants. Elle se compose des membres

participants (1) (cotisation mensuelle 1 franc), des membres bienfaiteurs, fondateurs et honoraires.

Elle est administrée par un conseil d'administration qui agit en son nom, prononce l'admission et radiation des membres, délibère sur l'acceptation des dons et legs, détermine l'emploi des fonds. Ce conseil est élu par l'assemblée générale.

Les soins médicaux (titre VI des statuts) et pharmaceutiques, à l'exclusion des opérations chirurgicales et des accouchements, sont accordés pendant 90 jours de maladie.

Mentionnons également la *Société coopérative de consommation des ouvriers et employés du chemin de fer Métropolitain de Paris*, société anonyme à capital variable, qui a pour but de faire bénéficier tous les sociétaires des prix de vente au comptant des maisons de commerce et d'obtenir de ces maisons une remise à répartir en fin d'année entre les consommateurs au prorata de leurs achats (art. 33 des statuts).

La société fournit à ses membres les objets de consommation de toute nature et en général, tout ce qui est utile à la vie de l'homme : pain, épicerie, vin, charbon, chaussures, habillement, confection, lingerie, meubles, machines à coudre, bicyclette, etc. (art. 4),

Le capital social est fixé à 8.400 francs représenté par

(1) Pour être membre participant, il faut être épouse ou enfant d'un employé ou ouvrier de la Compagnie, âgés au moins d'un an et habiter le département de la Seine (art. 9 des statuts).

324 actions de 25 francs chacune, entièrement libérées.

Toute personne désirant faire partie de la société doit être âgée de 18 ans au moins et être employée à la Compagnie, ou retraitée (art. 15 et 1<sup>er</sup> combinés).

Outre les sociétaires, la société comprend des membres adhérents, qui devront présenter les mêmes conditions d'admissibilité que les actionnaires et qui sont admis par le conseil d'administration : ils versent une cotisation fixée par le conseil. Ils n'ont aucun droit au contrôle ou à l'administration de la société : le conseil est autorisé à leur allouer au prorata des achats par eux faits, une participation dans les bénéfices de la société (art. 12).

Chaque sociétaire s'oblige à s'approvisionner à la société des marchandises nécessaires à sa consommation ; celui dont les achats n'atteindraient pas 100 francs dans l'année, serait considéré comme démissionnaire (art. 17).

A la tête de la société il y a un conseil d'administration (art. 23 et suiv.) et une commission de surveillance (art. 31 et suiv.) conformément à la loi de 1867 sur les sociétés anonymes.

Voici comment les bonis sont répartis (art. 33).

1<sup>o</sup> Retenue de 5 0/0 destinée au fonds de réserve.

2<sup>o</sup> Paiement aux actionnaires d'un intérêt de 2.50 0/0 l'an des sommes dont leurs titres sont libérés.

3<sup>o</sup> Eventuellement 10 0/0 pour participation aux membres du conseil de surveillance.

L'excédent sera réparti aux actionnaires, au prorata des achats faits par eux, après défalcation de la participation allouée aux adhérents.

Cette société rend les plus grands services aux agents en leur assurant, outre de petits bénéfices, un grand nombre de denrées et articles d'un usage courant, à des prix moins élevés (1).

Enfin le personnel du Métropolitain forme une section de l'*Association des enfants des chemins de fer français*, qui s'occupe des soins à donner aux enfants malades, de leur hospitalisation, de leur séjour, un mois par an, à la campagne.

### CONCLUSION

Telles sont les conditions du travail et les conditions d'existence du personnel du Métropolitain. Après en avoir montré l'origine, nous en avons analysé la nature, et cette étude, loin d'être complète, va cependant nous permettre de dégager un enseignement de la situation privilégiée de ce personnel, et de conclure brièvement.

A quoi tient cette situation ? Nous croyons qu'on en peut découvrir deux causes principales.

Il y a tout d'abord l'intervention des pouvoirs publics qui a assuré au personnel un minimum de bien-être in-

(1) La cantine de l'usine de Bercy dépend de la société coopérative (Annexe III).



compressible, que ne peuvent diminuer ni la mauvaise volonté de l'exploitant, ni les mauvaises chances de l'entreprise.

Mais nous pensons, malgré les partisans du despotisme d'Etat, que cette intervention nécessaire, n'est pas suffisante pour donner aux ouvriers et employés une condition favorable. Il faut aussi, il faut surtout que l'entreprise soit une affaire commerciale, bien conçue, bien exploitée, qui offre des bénéfices tels que le patron puisse dépasser largement ce minimum de sacrifices qu'on exige de lui. L'essentiel, pour l'ouvrier ou l'employé, n'est pas tant d'avoir en face de lui un bon patron, mais une bonne affaire, qui permettra au patron stimulé, surveillé par les pouvoirs publics d'être à loisir un bon patron. La bienveillance est la vertu des patrons heureux, non de ceux qu'une perpétuelle anxiété sur les suites de l'entreprise empêche de penser aux autres.

Quand les ouvriers d'un service concédé lisent le projet de convention et de cahier des charges, c'est vers les clauses ouvrières qu'ils portent leurs yeux ; ils se désintéressent du reste ; pour eux, c'est cela seul qui leur permet de juger si leur situation sera bonne ou mauvaise ; point de vue faux à notre avis ; c'est vers l'ensemble du projet qu'ils doivent porter leur attention : si le projet est bon, leur condition sera bonne.

Comparons ce qui se passe au Métropolitain avec ce qui se produira dans un service concédé, où le personnel se voit assurer, de par la convention, des avantages

considérables, l'assimilation au personnel municipal par exemple (la panacée qui actuellement guérit tous les maux des services concédés) et où les charges présumées de l'entreprise sont telles que l'entrepreneur est certain de ne pouvoir les supporter ; à quoi servirait-il au personnel d'avoir des avantages inscrits dans la convention, si le patron cherche à lésiner sur toutes les dépenses, renvoie des ouvriers, donne des amendes, retient les traitements ? Une exploitation où les charges sont excessives peut se présenter aux yeux des ouvriers sous les aspects les plus attirants. Qu'importe ! Le jument de Roland était le plus bel animal de la création, mais elle était morte. De même cette exploitation sera la plus séduisante de toutes, mais elle ne sera pas viable.

La conclusion à tirer de cette étude est donc celle-ci : l'intervention des pouvoirs publics est légitime et bien-faisante. Mais leur rôle doit être plutôt un rôle de contrôle qu'un rôle de protection proprement dite. Ce qui est essentiel, c'est que l'ouvrier comprenne la nécessité d'une union entre le capital et le travail, que les relations entre ces deux éléments de la fortune nationale ne sont pas des éléments d'antagonisme, mais d'interdépendance. Le travail et le capital ont les mêmes intérêts ; ils ont la même fonction à remplir. Dans les services publics leur union n'est pas moins nécessaire à l'intérêt général qu'à leur satisfaction particulière. Il nous a semblé que cette vérité était comprise avec clairvoyance au chemin de fer Métropolitain.

---

# ANNEXES

---

## ANNEXE I

### Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris,

#### SERVICE DU PERSONNEL.

##### *Conditions d'admission.*

Les candidats doivent rigoureusement réunir toutes les conditions ci-après :

1° Être Français, âgés de 21 ans au moins et de 35 ans au plus, et avoir accompli le service militaire ;

2° Avoir la taille minima de 1 m. 60 /sans chaussures.

Le candidat doit adresser une demande, écrite de sa main, au directeur de l'exploitation, 46, quai de la Rapée (Paris, XII<sup>e</sup>).

Il peut ensuite être appelé à fournir les pièces suivantes :

1° Les certificats (ou les copies légalisées) des administrations, maisons de commerce ou établissements où il a été employé depuis l'âge de seize ans ;

2° Le certificat de bonne conduite au régiment.

Le candidat doit subir, au Service central, deux visites médicales par les médecins de la Compagnie, pour établir qu'il n'est affligé d'aucune maladie ou infirmité le rendant impropre au service. La première visite a lieu à la formation du dossier. La deuxième avant la mise en service.

Lors de son admission, le postulant doit fournir les pièces suivantes :

1° Un bulletin de naissance sur papier libre ;

- 2° Un bulletin de mariage (s'il y a lieu) sur papier libre ;
- 3° Un extrait du casier judiciaire ne remontant pas à plus de trois mois ;
- 4° Un certificat de revaccination récente ;
- 5° Six exemplaires au moins, non collés, de sa photographie (dimensions : 0 m. 02 sur 0 m. 02 1/2).

Les candidats débutent au salaire journalier de 5 francs, et au premier échelon de la hiérarchie, c'est-à-dire :

Service du mouvement : comme homme d'équipe ou garde de voiture.

Service du matériel : comme nettoyeur ou aide-ouvrier.

Service de la voie : comme aide-poseur.

Service du matériel fixe électrique : comme manœuvre ou aide-ouvrier.

Service des usines et sous-stations : comme manœuvre.

Tous les autres emplois : *Bureaux, Conducteur-Waltman*, etc., sont réservés au personnel en fonctions, dont ils forment l'avancement normal.

Il n'est fait exception que pour les élèves diplômés, sortant des Écoles supérieures, lesquels sont admis en qualité d'ouvriers ou de conducteurs-aspirants-électriciens (traitement 200 francs par mois) et ne peuvent prétendre à d'autres débuts.

Les emplois de distributrices de billets ou receveuses sont exclusivement réservés aux Dames d'agents.

## ANNEXE II

### Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

#### EXPLOITATION

*Service du personnel.*

*Bulletin d'engagement.*

Je soussigné.....

admis au service de la Compagnie du chemin de fer Métropo-

littain de Paris, m'engage à servir ladite Compagnie à titre.... à partir du.....

Cette situation cessera le jour que la Compagnie fixera.

Mon traitement journalier sera de..... francs.....

La Compagnie me versera mon traitement tous les 15 et fins de mois, sans que je puisse prétendre être engagé à la semaine, à la quinzaine, au mois ou à l'année.

En entrant en fonctions, je prends vis-à-vis de la Compagnie les engagements suivants :

1° De me conformer strictement à toutes les dispositions des règlements intervenus ou à intervenir dans les services de la Compagnie.

2° De laisser opérer sur mon salaire, dès mon admission, une retenue conforme à celle indiquée par l'ordre de service « Habillement », pour rembourser la Compagnie des frais d'uniforme qu'elle fera en ma faveur.

(Dans le cas où, à mon départ de la Compagnie, je serais redevable d'une somme quelconque pour l'habillement, cette somme me sera retenue. La Compagnie ne pourra dans aucun cas être contrainte de reprendre mes effets d'uniforme lors de mon départ ou de mon congédiement, même à titre de compensation de la somme dont je pourrais être redevable).

3° De fournir à mes frais dans un délai de huit jours qui suivra la date de mon admission :

- a) Un extrait du casier judiciaire.
- b) Un extrait du bulletin de naissance.
- c) Un extrait du bulletin de mariage, s'il y a lieu.
- d) Un certificat de revaccination récente.

4° De fournir à mes frais, au moins six exemplaires non collés de ma photographie, lesquels resteront, en tout état de cause, même en cas de départ, la propriété de la Compagnie.

5° De restituer, à mon départ de la Compagnie, la carte de service, l'autorisation préfectorale, les instructions, règlements, outils et agrès, etc., qui m'auront été délivrés.

Enfin, de laisser opérer sur mon salaire les prélèvements

que m'imposera la participation à la caisse des retraites, si je suis appelé à un emploi commissionné.

En outre, je déclare avoir été avisé que je suis accepté sous réserves, et que je serai appelé à subir une visite médicale avant d'être nommé stagiaire, et, une ou plusieurs visites médicales, jusqu'à l'époque du commissionnement, à la suite desquelles je pourrai être rayé des cadres sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

Paris, le..... 19.....

(*Lu et accepté, signature.*)

### ANNEXE III

#### **Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.**

##### *Consigne relative à la cantine de l'usine de Bercy.*

1° La cantine dépendra directement de la Société coopérative qui en confiera la gérance à une femme ou veuve d'agent de la Compagnie.

2° La fourniture exclusive des aliments et boissons est réservée à la Société coopérative, mais celle-ci ne participera pas aux bénéfices qui pourront être réalisés et qui seront répartis comme il est dit plus loin.

3° La Société coopérative sera responsable de la qualité des aliments et boissons, de la propreté et de la tenue de la cantine. Elle aura, par suite, entière autorité sur la cantinière.

4° Le prix des aliments sera fixé, d'accord avec le personnel de l'usine, par un tarif établi par la Société coopérative. Ce tarif, ainsi que le menu de la semaine, sera affiché en permanence au guichet de la cantine. Il pourra être modifié si l'expérience en démontre la nécessité.

5° La vente d'alcools, d'apéritifs, et d'une manière générale de produits quelconques de nature alcoolique est rigoureusement interdite.

6° La cantine sera ouverte tous les jours de 10 heures du

matin à 1 heure de l'après-midi. La vente sera interdite avant 10 heures et après 1 heure.

7° Il est interdit à la cantinière de pénétrer dans l'usine ou dans les réfectoires.

8° Tout crédit sera rigoureusement refusé.

9° Les consommateurs devront se faire inscrire.

10° Le bénéfice total de chaque mois, différence des ventes et achats, après déduction de la somme de 3 fr. 50 allouée chaque jour à la cantinière, sera réparti comme suit :

2/10 à la cantinière (indemnité supplémentaire).

3/10 pour l'amortissement du petit matériel fourni par la Société coopérative (batterie de cuisine, assiettes et verres et pour la casse).

5/10 aux consommateurs.

11° Pour permettre le contrôle de la vente et de la répartition des bénéfices, chaque consommateur *devra exiger* que pour chaque achat il lui soit remis un jeton qui en indiquera le montant.

Ces jetons seront remis par les ouvriers le 1<sup>er</sup> ou le 2 de chaque mois à un de leurs camarades spécialement désigné qui établira une liste nominative des consommateurs en indiquant pour chacun d'eux le total de leurs achats et le bénéfice correspondant. Cette liste sera affichée.

L'argent sera touché au guichet de la cantine contre émarquage.

12° Des bénéfices réalisés dépend la modification possible du tarif des aliments et boissons.

Le 6 avril 1909.

*L'Ingénieur Chef du service des Usines et sous-stations.*

## ANNEXE IV

**Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.**

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL, SERVICE DES RETRAITES.

*Déclaration.*

Je soussigné..... (1), n° d'inscription....., agent commissionné de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris, requiers :

1° Que les versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse prévus par l'article 17, § A, de la convention du 27 janvier 1898 et provenant tant des retenues opérées sur mon traitement que des allocations complémentaires de la Compagnie soient effectuées à (2).....

2° Que celles des dites sommes qui proviennent des allocations complémentaires de la Compagnie soient versées (3).....

Je déclare expressément, en faisant la ou les réquisitions qui précèdent, exercer en pleine indépendance et en toute connaissance de cause la faculté d'option qui m'est laissée par le *Règlement général du service des retraites*, n'ignorant aucun des avantages ni des inconvénients respectifs des modes de versement entre lesquels j'ai le choix, et je m'interdis d'élever, à une époque quelconque, aucune réclamation de ce chef ou d'intenter aucune action contre la Compagnie à raison du préjudice qui pourrait résulter pour moi ou pour ma famille de l'option par moi faite.

Paris, le (4)...

(1) Nom, prénoms et numéro d'inscription de l'agent.

(2) *Capital aliéné* ou *capital réservé* (ces mots doivent être écrits de la main de l'agent).

(3) *Moitié sur ma tête et moitié sur la tête de mon conjoint* ou *en totalité sur ma tête* (ces mots doivent être écrits de la main de l'agent).

Si l'agent n'est pas marié, biffer cet alinéa.

(4) La date et les mots : *lu et approuvé*, précédant la signature de



Le soussigné, chef du service des Retraites, certifie que la présente déclaration a été signée en sa présence.

Vu :

*Le secrétaire général de la Compagnie.*

## ANNEXE V

### Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

#### SERVICE DES RETRAITES.

##### *Règlement général.*

ART. 1<sup>er</sup>. — Tout employé, agent ou ouvrier commissionné de la Compagnie subit sur son traitement, depuis le jour de son commissionnement jusqu'au jour où, pour un motif quelconque, il cesse de faire partie du personnel de la Compagnie, une retenue égale à 1 0/0 dudit traitement, qui est versée, en son nom, à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

La Compagnie, de son côté, verse simultanément et à la même caisse, au nom de l'employé, de l'agent ou de l'ouvrier, à titre incessible et insaisissable, une somme égale à 7 0/0 de son traitement, de façon à compléter à 8 0/0 le total des versements (1).

ART. 2. — Les versements sont faits à capital aliéné.

Toutefois, la faculté est laissée à l'employé, à l'agent ou à l'ouvrier qui préfère le versement à capital réservé, de réclamer ce mode de versement. Il signe, à cet effet et au préalable, une déclaration (*modèle A*) constatant qu'il s'est pro-

l'agent, doivent être écrits de sa main.

Lorsque l'agent sera marié, il ajoutera : *et bon pour autorisation à ma femme*, et sa femme écrira, à gauche : *lu et approuvé en ce qui me concerne*, et signera.

(1) Jusqu'en décembre 1908, la retenue sur le traitement était de 2 0/0 et le versement de la Compagnie de 6 0/0.

noncé en pleine indépendance et en toute connaissance de cause.

Le mode de versement adopté par l'employé, l'agent ou l'ouvrier peut toujours être modifié sur sa demande.

ART. 3. — Lorsque l'employé, l'agent ou l'ouvrier est marié et non séparé de biens, les versements provenant de la retenue sur son traitement sont effectués, moitié sur sa tête, moitié sur la tête de son conjoint.

S'il est séparé de biens, ces versements peuvent être effectués à son profit exclusif ; de même, en cas d'absence ou d'éloignement de son conjoint depuis plus d'une année, mais sous condition, dans ce cas, d'une autorisation du juge de paix.

L'employé, l'agent ou l'ouvrier marié a toujours, au contraire, la faculté de demander que les versements provenant de l'allocation complémentaire de la Compagnie soient effectués ou à son profit exclusif ou moitié sur sa tête et moitié sur la tête de son conjoint, à son libre choix.

Il fait connaître, à cet égard, sa volonté dans une déclaration (*modèle B*) analogue à celle prévue par l'article 2. Il peut, à toute époque, revenir sur sa détermination.

ART. 4. — L'âge d'entrée en jouissance est fixé à 55 ans.

Si l'employé, l'agent ou l'ouvrier est maintenu en service au delà de 55 ans, l'âge de l'entrée en jouissance est ajourné de cinq en cinq années, sans pouvoir dépasser, toutefois, 65 ans et avec la faculté, pour l'employé, l'agent ou l'ouvrier qui vient à quitter le service dans l'intervalle, de faire anticiper l'entrée en jouissance à sa plus prochaine année d'âge accomplie.

Pour le conjoint de l'employé, de l'agent ou de l'ouvrier marié, l'entrée en jouissance est fixée, en principe et tout d'abord, à 50 ans, mais ajournée ensuite, s'il y a lieu, de façon à la faire coïncider le plus possible avec l'entrée en jouissance de la pension dudit employé, agent ou ouvrier, sans pouvoir, toutefois, dépasser, dans aucun cas, l'âge de 65 ans (1).

(1) La liquidation de la pension peut être obtenue à tout âge et à

ART. 5. — Les sommes versées dans le courant d'une même année sur une même tête ne peuvent excéder, en aucun cas, le maximum (500 francs) fixé par la loi régissant la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

ART. 6. — Les versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse sont effectués, en règle générale, tous les six mois, fin juin et fin décembre.

Lorsqu'un employé, un agent ou un ouvrier commissionné vient à quitter le service de la Compagnie, pour une cause quelconque, ou à décéder, son compte est arrêté au jour de son décès, et les sommes provenant tant de la retenue sur son traitement que de l'allocation complémentaire de la Compagnie sont immédiatement et intégralement versées, jusqu'au dit jour du départ ou décès inclusivement, à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. Seules les fractions de francs sont restituées en numéraire.

ART. 7. — Tous les versements effectués au nom de chaque employé, agent ou ouvrier, et, le cas échéant, au nom de son conjoint, sont inscrits au fur et à mesure, par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, sur un livret individuel, qui est conservé par la Compagnie et qui est remis, contre reçu, à l'employé, à l'agent ou à l'ouvrier lorsqu'il quitte la Compagnie.

Dans le premier semestre de chaque année, la Compagnie établit et remet à tous ses employés, agents et ouvriers commissionnés un bulletin leur faisant connaître le montant des versements inscrits sur leur livret au 31 décembre de l'année écoulée et celui des rentes correspondant à ces versements.

ART. 8. — Les employés, agents et ouvriers qui désirent augmenter leur retraite peuvent faire de leurs deniers et à toute époque, à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse,

toute époque, dans les conditions de la loi du 20 juillet 1886, art. 11, et du décret du 28 décembre 1886, art. 20 et suivants, si le titulaire justifie de blessures graves ou d'infirmités prématurées entraînant une incapacité absolue de travail.

lesse, des versements supplémentaires, par l'intermédiaire ou sans l'intervention de la Compagnie. Ces versements ne sont assujettis, quant à leur montant et à leurs modalités, à d'autres limites ni à d'autres conditions qu'à celles fixées par les lois et décrets régissant la Caisse nationale.

ART. 9. — Les employés, agents et ouvriers sont soumis, pour leurs versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, en plus des prescriptions du présent règlement, à toutes les dispositions des lois et décrets actuellement en vigueur ou pouvant être promulgués ultérieurement.

Aucune responsabilité ne saurait être encourue par la Compagnie du fait de l'application desdits lois et décrets ou des modifications dont ils pourraient être l'objet.

Elle se réserve, en outre, d'apporter au présent règlement tous les changements et améliorations qui seraient reconnus nécessaires.

ART. 10. — Le présent règlement n'a pas d'effet rétroactif. Il abroge, pour l'avenir, toutes les dispositions des règlements antérieurs.

Paris, le 25 avril 1909.

*Le Secrétaire général de la Compagnie,*

LÉON SAGNET.

## ANNEXE VI

### **Syndicat fraternel des employés et ouvriers du chemin de fer Métropolitain de Paris.**

SIÈGE SOCIAL : 100, rue d'Avron.

*Solidarité par le travail.*

Chers camarades,

Je crois de mon devoir de vous rappeler quel est le but du « Syndicat fraternel des employés et ouvriers du chemin de fer Métropolitain de Paris », et de vous montrer en même

temps les nombreux avantages qu'il procure à ses adhérents.

Pour cela, il suffira de vous mettre en évidence un aperçu sommaire de quelques extraits de nos statuts.

1° Protéger les intérêts de ses syndiqués et de leur famille.

2° Centraliser les demandes et réclamations de ses syndiqués.

3° Se préoccuper du placement des syndiqués qui, pour une cause quelconque, quitteraient la Compagnie et du placement des veuves ainsi que celui des orphelins, dans la mesure du possible.

4° Encourager les enfants des syndiqués à l'épargne en délivrant aux fêtes annuelles, après un tirage gratuit, des livrets de Caisse d'épargne de 10 francs chacun ; les enfants qui auront gagné ne pourront participer de nouveau au tirage que six ans après.

5° Secourir en cas de maladie, dans leur intérieur, les syndiqués nécessiteux en leur accordant des secours proportionnés aux ressources du syndicat.

6° En cas de décès du sociétaire, la veuve, ou à son défaut les orphelins, ont droit à une allocation particulière de 150 francs ; si le sociétaire est célibataire, cette allocation est versée à ses père et mère.

7° Le syndicat paiera, contre récépissé d'un achat de terrain, la somme de 50 francs pour éviter l'inhumation à la fosse commune.

8° Accorder une indemnité de chômage en cas d'accident ou de blessure aux syndiqués qui ne sont pas rétribués par la Compagnie, à partir du premier jour d'interruption de travail et pendant 60 jours ; l'indemnité est de 1 fr. 50 par jour.

9° Les syndiqués s'engagent à payer une cotisation de 0 fr. 50 par mois et un droit d'entrée de 0 fr. 50 pour le livret.

Je tiens à ajouter et à vous faire connaître que depuis que j'ai l'honneur de présider notre groupement, c'est-à-dire depuis bientôt sept ans, notre syndicat a distribué en secours de toutes sortes et en dons de toutes natures, la somme assez importante de 28.209 fr. 70.

Quelle éloquence de ces chiffres et comme ils se passent de commentaires ! Ne sont-ils pas la preuve manifeste, indiscutable, que seul le groupement par l'union, l'entente et la solidarité est capable de réaliser tant de bien et de soulager autant d'infortunes.

Je ne veux pas m'étendre et vous faire un exposé détaillé de toutes les améliorations et les faveurs que, sur notre initiative, la Compagnie du chemin de fer Métropolitain nous a accordées.

Elles sont présentes à nos mémoires et journallement nous en apprécions la valeur.

Je ne m'appesantirai pas non plus, car ils sont également trop nombreux, sur les intérêts que nous avons protégés et les réclamations qui ont été réglées presque toujours à la satisfaction complète de l'intéressé.

Il est donc nécessaire, indispensable, après vous avoir démontré, bien succinctement il faut l'avouer, tout l'avantage que présente notre syndicat, de venir tous vous grouper autour de lui.

Amenons vers nous ceux qui, jusqu'ici, étaient restés à l'écart, soit par indifférence, soit qu'ils n'aient pas eu une connaissance bien approfondie des bienfaits que rendait le syndicat fraternel.

Nous sommes persuadés que, dès qu'ils se seront renseignés sur le but que nous poursuivons, les Camarades réellement prévoyants et soucieux de leurs intérêts n'hésiteront plus et se feront un devoir de nous adresser leur adhésion.

Nous vous rappelons également que, par décision du conseil, approuvée par l'assemblée générale, une distribution de chaussures, pour les enfants de 1 à 15 ans, aura lieu dans le courant de l'année pour tous les syndiqués ayant au moins deux enfants, ou, un seul, mais ayant leurs parents à leur charge.

*Le Secrétaire général,*

L. JEANNET.

*Compte rendu financier.*

Chers camarades,

Je viens, comme les années précédentes, vous rendre compte de la situation financière de notre syndicat, conformément à l'article 46 des statuts.

J'attire tout particulièrement votre attention sur les comptes rendus de l'année 1907-1908 pour les dépenses payées en secours, en chômage, aux veuves, en livrets de caisse d'épargne, en chaussures accordés aux enfants des sociétaires, qui sont bien supérieurs à nos recettes provenant des 0 fr. 50 de cotisation que chaque sociétaire verse par mois.

Si ce n'étaient les bénéfices réalisés aux fêtes annuelles, nous ne pourrions pas satisfaire tous les sociétaires qui nous sollicitent.

Nous ne saurions trop faire appel à votre esprit de bonne camaraderie et de solidarité, en vous demandant de vous grouper à notre union syndicale, ce qui nous permettrait de venir davantage en aide à tous les camarades momentanément dans la gêne.

*Recettes.*

Fonds de caisse au 31 décembre 1907. . . . .	6.591 80
Recettes du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1908, y compris les intérêts des obligations . . .	6.544 95
Capital réalisé . . . . .	<u>13.136 75</u>

*Dépenses générales.*

Dépenses administratives . . . . .	492 40
Location du siège social. . . . .	270 40
Remis à trois veuves au décès de nos camarades . . . . .	600 »
Achat de couronnes aux sociétaires décédés .	66 »
Livrets de caisse d'épargne pour l'encouragement des enfants . . . . .	650 »

Versé pour 80 livrets de caisse d'épargne à valoir sur le tirage de l'année 1907 . . . . .	800 »
Indemnité de chômage payée à différents camarades . . . . .	1.093 50
Secours en argent versés à divers camarades nécessiteux. . . . .	854 »
Chaussures payées aux enfants des sociétaires, dans le courant de l'année 1908. . .	2.489 70
Total des dépenses. . . . .	<u>7.316 »</u>
Capital réalisé. . . . .	13.136 75
Dépenses. . . . .	<u>7.316 »</u>
Total égal. . . . .	5 820 75
Bénéfice réalisé à notre fête du 21 novembre 1908 étant de. . . . .	<u>2.779 70</u>
Capital actuel . . . . .	8.600 45
Notre capital sera définitivement composé :	
Valeurs en obligations. . . . .	6.102 50
Espèces déposées à la caisse du Crédit Lyonnais . . . . .	2.000 »
Reste en espèces fin décembre 1908 . . . .	<u>497 95</u>
Capital réel. . . . .	<u>8 600 45</u>

Nous vous renouvelons les numéros des obligations de valeurs à lots déposées au Crédit Lyonnais et vous rappelons les avantages desdites obligations qui sortiraient avec primes aux tirages. Le surplus en sera partagé immédiatement entre tous les sociétaires et divisé par part au prorata des mois d'ancienneté au syndicat. Nous vous prions de bien vouloir faire attention aux tirages dont les numéros ci-dessous pourraient être remboursés :



QUARTS VILLE DE PARIS MÉTROPOLITAIN 1899		QUARTS VILLE DE PARIS 1898		QUARTS VILLE DE PARIS 1892		QUARTS VILLE DE PARIS 1893 — 1896		CINQUIÈME VILLE DE PARIS MÉTROPOLITAİN 1904	
390142	390143	599954	552824	573407	573408	415120	428374	358819	358820
382888	382889	588125	541628	559620	576117	422300	433213	360574	360575
398999	399000	559873	570694	578614	585086	434215	420571	381292	381293
409575	409576	574740	534528	587114	558322	412995		381294	369555
409577	409578	514529	532863	558323	564507			356267	369556
409579	390666	559413	559414	579525				356268	373125
	393875	560626	560627					369554	373126

Soit au total *cinquante-neuf* quarts d'obligations.

*Nota.* — Pour participer aux avantages ci-dessus, le sociétaire doit avoir six mois de présence au syndicat et être à jour dans le paiement de ses cotisations.

Paris, le 31 décembre 1908.

Pour extrait conforme :

*Le Trésorier,*

A. FORTIN.

## ANNEXE VII

Tableau comparatif des conditions du travail au chemin de fer Métropolitain à la Ville de Paris [Travailleurs municipaux] et des revendications du Syndicat Guérard.

DISPOSITIONS	MÉTROPOLITAIN	RÈGLEMENT MUNICIPAL	REVENDICATIONS GUÉRARD
Salaires . . . .	Païement à la quinzaine. Minimum de 150 fr. par mois ou 5 fr. par jour.	Id.	Minimum de 5 fr. par jour. Egalité du salaire masculin et féminin.
Primes. . . . .	Système complet de primes.	Gratifications.	Les oppositions sur salaires ne seront jamais un motif de ren- voi. Suppression du travail à la tâche et du marchandage. Suppression des primes et gratifications.
Durée de la jour- née de travail.	Maximum de 10 heures.	Service normal : 10 heures. Possibilité dans certains cas d'atteindre 11 h. ou 12 h. Obligation de faire les heures en plus.	Journée de 8 heures en moyenne. 48 heures au maximum par se- maine 10 heures au maximum.
Repos hebdoma- daire. . . . .	1 jour de repos payé ou 2 demi-journées.	1 jour de repos par semaine. 2 jours de repos payés par mois.	Heures supplémentaires dans le seul cas d'accident.
Congés . . . . .	11 ou 13 jours par an, payés.	12 jours payés.	36 heures de repos hebdoma- daire sans réduction de sa- laire. 15 jours payés, en une ou plusieurs fois.
Périodes d'ins- truction mili- taire. . . . .	Païement intégral.	Id.	Néant.
Journées de ma- ladie. . . . .	Constataion. Païement du salaire pendant un an au moins.	Id.	Néant.

## ANNEXE VII (suite).

Tableau comparatif des conditions du travail au chemin de fer Métropolitain à la Ville de Paris [Travailleurs municipaux] et des revendications du Syndicat Guérard.

DISPOSITIONS	MÉTROPOLITAIN	RÈGLEMENT MUNICIPAL	REVENDICATIONS GUÉRARD
Accidents . . .	Salaire entier. Indemnités de la loi de 1898. Assurance aux frais du concessionnaire.	Salaire entier. Indemnités de la loi de 1898. Versement d'une somme de 2 fr. par ouvrier et par trimestre à la Caisse d'assurances en cas d'accidents, par la Ville de Paris.	Néant.
Hygiène et sécurité . . .	Droits de l'administration en vertu de la convention et des textes généraux.	Droits de l'administration en vertu des textes généraux.	Néant.
Service médical et pharmaceutique . . .	Organisé gratuitement par le concessionnaire.	Id. en cas d'accident.	Néant.
Retraites . . .	Versement des agents : 1 0/0. Versement de la Compagnie : 7 0/0. Age d'entrée en jouissance : 55 ans. Caisse de prévoyance. Contrôle.	Versement des ouvriers : 4 0/0. Versement de la Ville : 7 fr. 50 par mois et par ouvrier. Age d'entrée en jouissance : 50 ans.	Versement de la part du concessionnaire seul. Age d'entrée en jouissance : après 20 ans de service et proportionnelle aux années de service en cas de renvoi. Administration de la caisse avec le contrôle des intéressés. Disposition identique à celle de la convention du Métropolitain.
Commissionnement . . .	Contrat de louage délivré au bout de 2 ans au maximum.		

## ANNEXE VIII

Tableau comparatif des conditions du travail en vigueur dans les chemins de fer d'intérêt général et au chemin de fer Métropolitain.

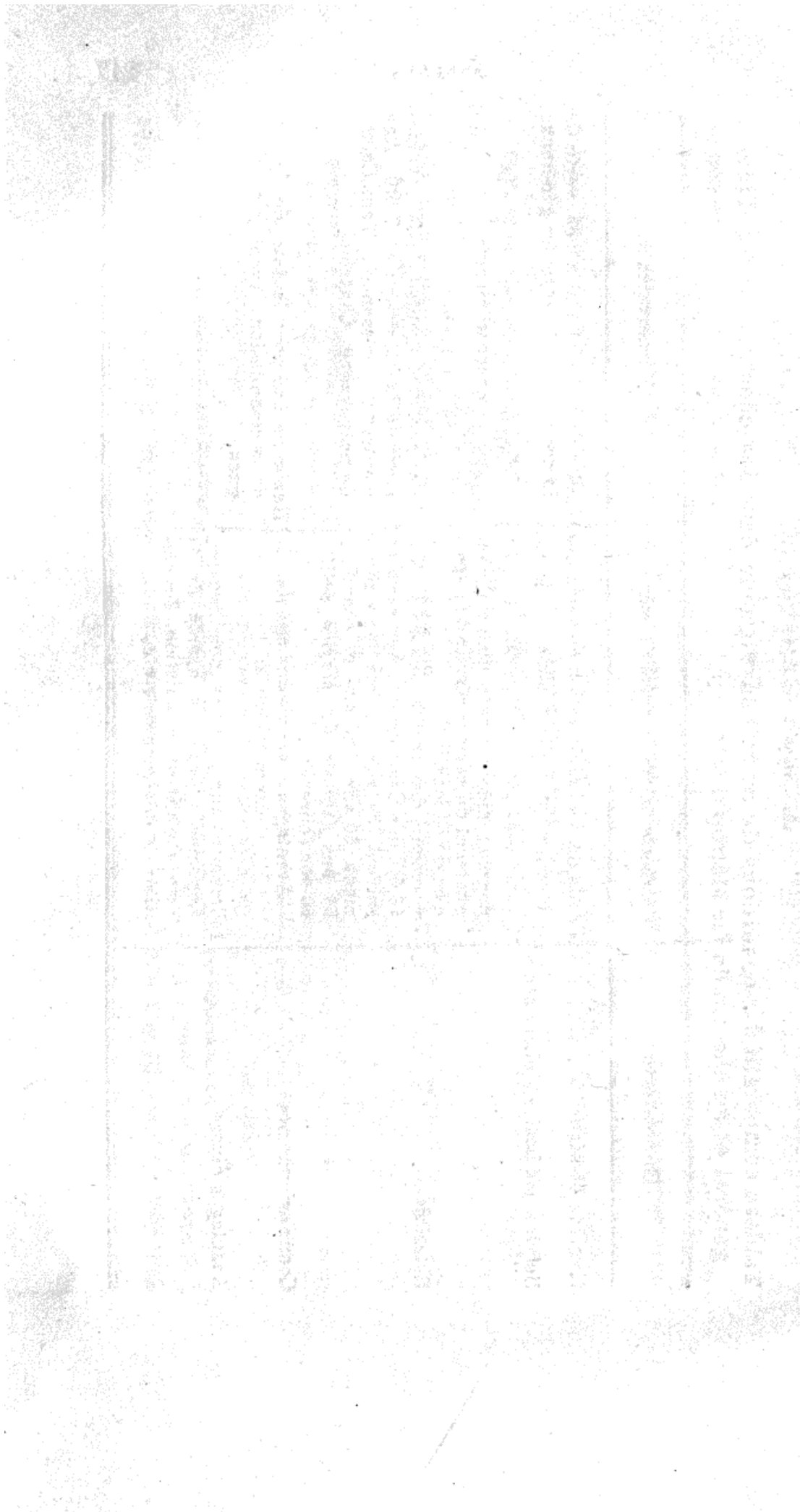
DISPOSITIONS	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	MÉTROPOLITAIN
Salaires. . . . .	Pas de dispositions légales. En fait, salaire des mécaniciens : 10 fr. Chauffeurs : 6 fr. 50. Personnel de la voie : 4 fr. 30 (1). Système complet de primes. Maximum pour les agents dont le travail intéresse la sécurité. En fait 10 heures en moyenne. Pour les chauffeurs et mécanic., 8 h. 3/4. Loi de 1906 non applicable. En fait presque tous les agents en jouissent.	Minimum de 150 fr. par mois ou 5 fr. par jour. Paiement à la quinzaine.
Primes. . . . .		Système complet de primes Maximum de 10 heures pour tous les agents.
Durée de la journée de travail.		
Repos hebdomadaire . . . . .		Un jour de repos payé ou deux demi-journées.
Congés . . . . .	Variables.	11 ou 13 jours payés.
Périodes d'instruction militaire.	Affectation spéciale équivalant exemption.	Paiement intégral.
Journées de maladie. . . . .	Moitié du salaire ou salaire entier pendant 15 jours à 3 mois. Loi de 1848.	Constataion. Paiement du salaire pendant un an au moins.
Accidents . . . . .		Salaire entier. Indemnités de la loi de 1828. Assurance aux frais du concessionnaire.

(1) Ces chiffres sont ceux de l'enquête de 1897. *Office du Travail*, t. III.

## ANNEXE VIII (suite).

Tableau comparatif des conditions du travail en vigueur dans les chemins de fer d'intérêt général et au chemin de fer Métropolitain.

DISPOSITIONS	CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	MÉTROPOLITAIN
Hygiène et sécurité . . . . .	Droits de l'administration en vertu des textes généraux.	Droits de l'administration en vertu de la convention et des textes généraux.
Service médical et pharmaceutique . . . . .	Service médical aux frais de la Compagnie; médicaments quand l'éloignement du service résulte de l'exercice de la fonction. Versements des agents : 3 à 4 0/0. 8 à 13 0/0 des Compagnies. Age variable suivant les agents, fixé législativement, 50 ans (mécan. et chauff.). 55 ans (agents du service actif). 60 ans (bureaux). Avantages réservés aux agents commissionnés.	Organisé gratuitement par le concessionnaire.  Versement des agents : 1/100. Versement de la Compagnie : 7 0/0. Age d'entrée en jouissance : 55 ans. Caisse de prévoyance. Contrôle.
Retraites . . . . .		
Commissionnement . . . . .		Maximum fixé pour la date de l'octroi de la commission. Avantages analogues.
Avantages divers . . . . .	Indemnités aux familles nombreuses. Logements pour les agents de la voie. Permis de circulation. Indemnités de déplacement, etc.	



## TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
PRÉFACE. . . . .	1
PREMIÈRE PARTIE — De la réglementation du travail dans les transports en commun par terre. . . . .	3
DEUXIÈME PARTIE — Le personnel du chemin de fer Mé- tropolitain de Paris. . . . .	43
CHAPITRE PREMIER. — L'élaboration de la charte du personnel	43
CHAPITRE II. — L'application de la Convention au personnel	119
ANNEXES . . . . .	199

Vu :

Le Président de la thèse,  
TRUCHY.

Vu :

Le Doyen,  
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Vice-Recteur de l'Accadémie de Paris,*  
L. LIARD.

---

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).

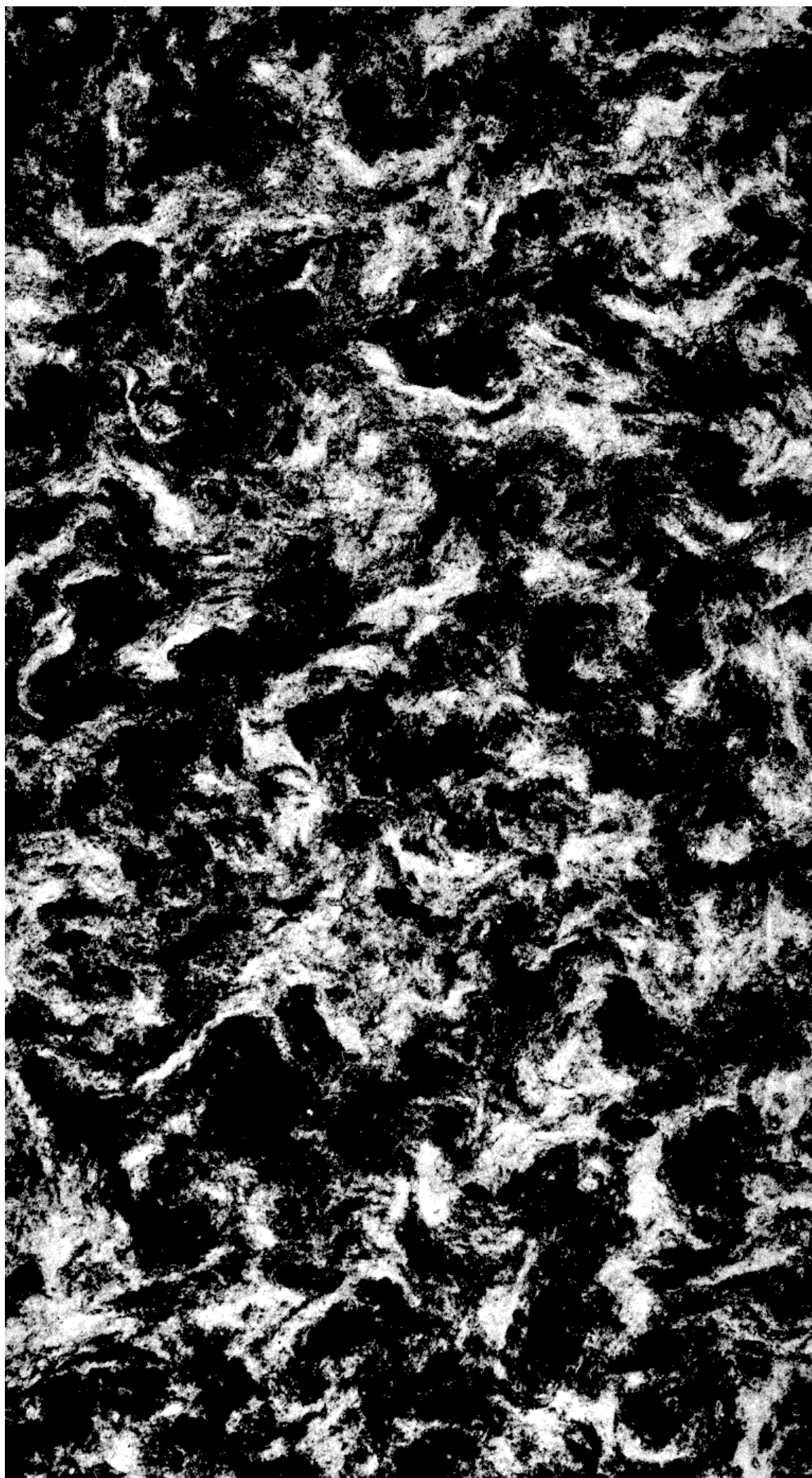
EXHIBIT 240-11047

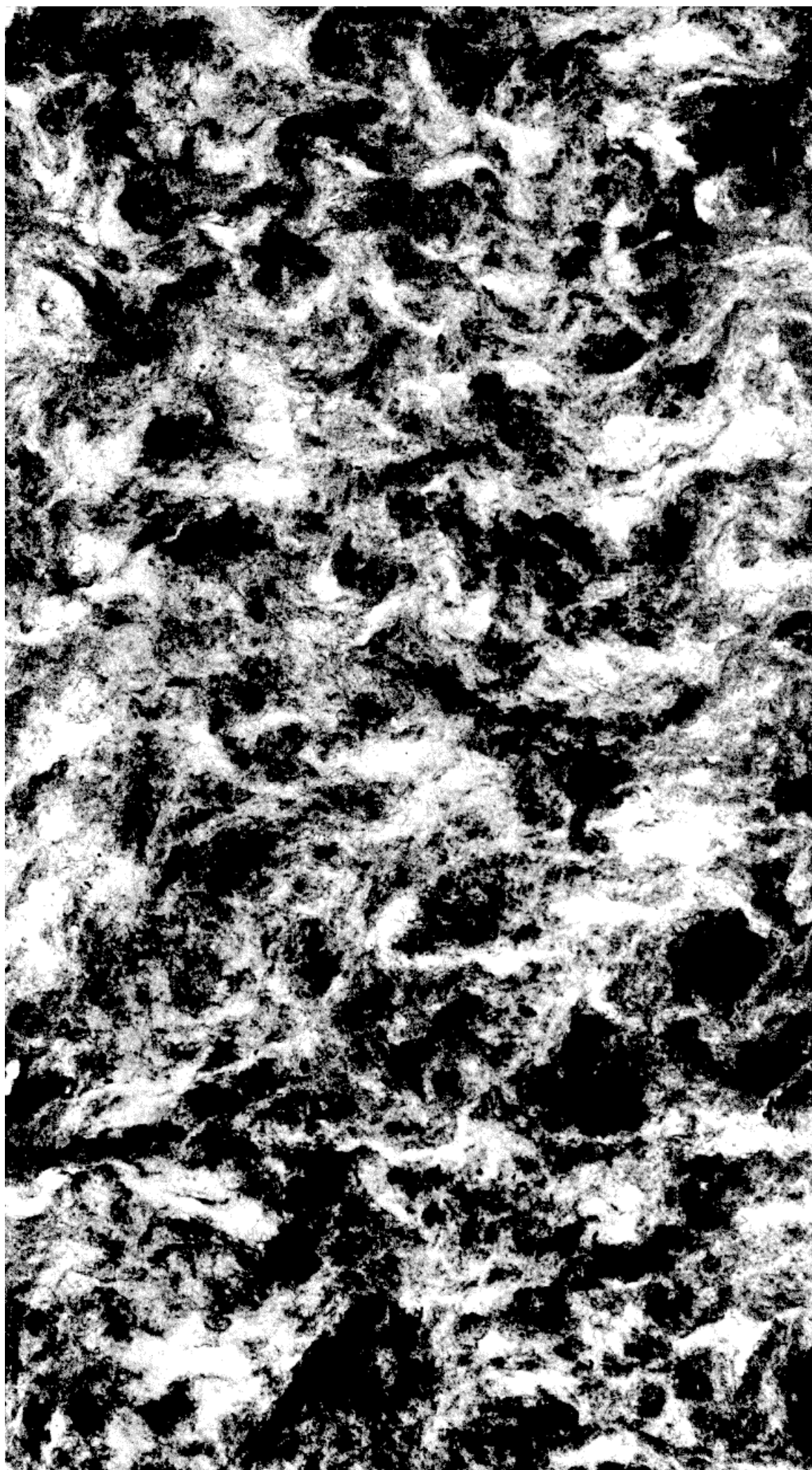
1. The first part of the report is a general statement of the work done during the year. It includes a summary of the work done in the various departments, and a statement of the progress made in the various projects.

[illegible]









Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



