

donné lieu trop souvent des contrats de ce genre, achetés à beaux deniers comptants et qui recrutent beaucoup d'adhérents au socialisme municipal; un grand nombre de personnes espérant trouver dans la gestion directe par les villes des entreprises d'utilité publique plus de garanties pour l'intérêt général que dans le système des concessions, tel qu'il est le plus souvent pratiqué.

Nous trouvons un exemple de cette tendance dans ce qui se passe actuellement à Cleveland (Ohio), ville de plus de 200,000 habitants et l'un des plus grands centres industriels des Etats-Unis, au sujet de la question des tramways. Les renseignements que nous avons à cet égard nous sont fournis par une des brochures de la série des *Economic Studies* que publie tous les mois l'*American Economic Association*.

Les lignes de tramways de Cleveland avaient été concédées, de 1869 à 1875, à neuf compagnies différentes pour une durée qui, conformément aux lois de l'Etat de l'Ohio, ne dépassait en aucun cas vingt-cinq ans; les concessions étaient renouvelables, mais à leur expiration seulement et non d'avance; les extensions de réseau ne devaient être concédées que si elles n'entraînaient aucun sacrifice de la part de la ville et sous condition de prendre fin en même temps que la concession primitive. Ces prévisions, fort sages, de la loi restèrent malheureusement lettre morte et, de 1875 à 1889, le Conseil municipal de Cleveland renouvela deux concessions primitives à leur terme légal et sept d'entre elles plusieurs années avant leur expiration, sous divers prétextes. En même temps, les diverses compagnies fusionnaient, de sorte qu'en 1889 il n'y avait plus que cinq Sociétés différentes et que depuis 1893 il en reste deux seulement. Grâce à la substitution de la traction électrique à la traction animale, elles font aujourd'hui des bénéfices plus considérables qu'on n'avait jamais pu le prévoir; mais, en renouvelant prématurément leurs concessions, la ville s'est mise hors d'état de profiter des conditions économiques plus favorables où elles se trouvent placées pour modifier leur cahier des charges à son profit. Du reste, le Conseil municipal, pour des raisons de lui seul connues et qui ne sont que trop évidentes, s'est, jusqu'à présent, refusé à user même du droit qui lui avait été réservé d'imposer des abaissements de tarif à un certain nombre de lignes.

Ce n'est pas seulement l'administration urbaine que les Compagnies

de tramways ont su se rendre favorable, c'est aussi la législature de l'Etat d'Ohio, qui après beaucoup de *lobbyisme*, comme disent les Américains, — c'est-à-dire de distributions de pots de vin, — a voté une loi autorisant les villes de la première classe (Cincinnati et Cleveland) à remplacer avant leur expiration les concessions actuelles des Compagnies de tramways par une nouvelle concession de cinquante ans, pourvu que les diverses Sociétés exploitant le réseau d'une même ville fussent réunies en une seule, et qu'elles accordassent quelques facilités de transport peu importantes. Sans doute, des révisions du cahier des charges pourront être effectuées après vingt et après trente cinq ans, mais un assez vif mouvement de mécontentement ne s'en est pas moins produit à Cleveland où beaucoup de personnes demandent que la ville reprenne purement et simplement le réseau pour l'exploiter directement à la fin des concessions en vigueur au lieu de les proroger de nouveau.

Convient-il de se livrer à un essai de ce genre? L'auteur de la brochure que nous avons sous les yeux, M. W. Hopkins, ne le croit pas, malgré l'exemple si souvent cité des heureux résultats qu'aurait obtenus, à Glasgow, l'exploitation directe, par la ville, des entreprises d'utilité publique les plus diverses, et nous nous rangeons entièrement à son avis. Résumant les résultats du système des concessions, il constate qu'au point de vue du service en lui-même ils ont été excellents, que, par contre, au point de vue des intérêts financiers de la ville, ils sont maigres, les quelques taxes qui lui sont payées proportionnellement au nombre des voitures et l'entretien du pavage le long de leurs lignes auquel les Compagnies sont tenues, ne constituant qu'une redevance hors de proportion avec leurs lignes auquel les Compagnies sont tenues, ne constituant qu'une redevance hors de proportion avec leurs bénéfices, qu'enfin une corruption scandaleuse s'étale au grand jour, les "machines" des deux partis politiques étant tout à la dévotion des Compagnies de tramways qui les "graisissent" généreusement.

L'exploitation directe par la ville améliorerait-elle ces conditions? Il est fort à craindre qu'en l'adoptant on ne tombât de Charybde en Scylla. Nous résumons ici brièvement les arguments de M. Hopkins: il n'est pas sans intérêt d'avoir l'opinion d'un Américain sur les administrations municipales de son pays. On

n'éviterait, dit-il, la domination du "magnat" des tramways que pour tomber sous celle d'un *boss*, d'un chef de coterie politique. Il n'y aurait plus de grande organisation financière pour corrompre le conseil municipal, mais on augmenterait énormément le budget de la ville et le nombre des personnes qui y émargent. Or "toute fonction publique est regardée avant tout comme un moyen de favoriser des visées politiques et un bon fonctionnement du service a rarement figuré parmi ces visées." De plus, l'instabilité est grande: en cinq ans, chacune des diverses branches de l'administration municipale a eu à sa tête au moins trois personnes différentes. Ce ne sont certes pas là de bonnes conditions d'exploitation économique. Enfin, chacun sait que les salaires payés aux employés et ouvriers de la ville sont fort au dessus de ceux qui sont payés dans des entreprises particulières pour un genre de travail analogue.

Les *policemen* de Cleveland touchent 5,000 fr. par an et ont de fortes chances d'arriver à 5,500 ou 6,000; après vingt ans de services, ils ont droit à une retraite égale à la moitié de leur traitement; les pompiers ont 4,800 fr. et peuvent attendre 5,750 fr., avec mêmes conditions de retraite que les *policemen*. Les conducteurs et mécaniciens des tramways, dont le travail est tout aussi pénible et aussi difficile, ont en moyenne 3,000 fr. Il est bien probable qu'ils ne tarderaient pas à voir leur traitement doublé ou peu s'en faut, grâce à l'immixtion de la politique qui a produit l'élévation démesurée de ceux des employés dont nous parlions plus haut.

Augmenter les pouvoirs d'une administration corrompue, dans l'espoir de mettre un terme à ses abus, c'est en somme la politique de Gribouille. En Amérique, comme dans tous les pays à régime électif, c'est aux électeurs à choisir pour leurs élus d'honnêtes gens qui sachent résister aux tentations du pouvoir; c'est à eux-mêmes qu'ils doivent s'en prendre si leurs mandataires gaspillent la fortune publique et sacrifient l'intérêt général. Mais ce n'est pas dans le socialisme qu'on peut espérer retrouver un remède, puisque nul régime ne donne des pouvoirs plus étendus, c'est-à-dire des tentations plus fortes aux fonctionnaires de tout ordre.

PIERRE LEROY-BEAULIEU.