



BULLETIN D'INFORMATION DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
E (PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

Communications diverses: Le Congrès de Vienne de la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux 43
Chronique syndicale 44
Communications du Bureau 45
Suisse: La lutte autour de la journée de huit heures 46
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays (Grande-Bretagne) 47

Les organisations internationales des Administrations de Chemins de fer 50
Suisse: Restriction du droit de coalition 51
Rapport de l'Union suédoise du Personnel des Locomotives, touchant l'activité durant les années 1921—23 52
Le mouvement des Cheminots dans l'Inde anglaise 52
Stations de vacances de la Fédération suisse des Cheminots 53

Ouvriers du Transport: Conférence des organisations des travailleurs des ports de la Mer du Nord 53
Belgique: La journée de huit heures aux vicinaux 53
Gens de Mer: Réunion de la Commission Consultative de la section des Gens de Mer 54
Rapports, Comptes-Rendus, etc. 54
Supplément: L'attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de fer.

S O M M A I R E :

Nous prions d'emprunter des communications à notre Bulletin - en mentionnant la source.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Le Congrès de Vienne de la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux.

II.

Dans un premier article, j'ai reproduit textuellement et en leur entier, les décisions provisoires, votées par l'assemblée des 9 et 10 novembre dernier, réunissant le Comité Directeur de la F. S. I. et les représentants des Secrétariats Professionnels Internationaux. J'y ai exprimé l'avis que ces décisions provisoires, si adoptées, telles quelles, par le Congrès de Vienne, ne contribueraient pas à améliorer les rapports existant dans le mouvement syndical, ni à satisfaire les désirs légitimes des Secrétariats Professionnels Internationaux.

Il y a en premier lieu la résolution, votée par le Comité Directeur, au sujet de laquelle l'assemblée n'eut point à se prononcer, mais dont elle se borna à « prendre acte », résolution ayant trait aux démarches à tenter par le Bureau de la F. S. I. aux fins d'arriver à des pourparlers avec la Centrale syndicale de Russie.

Je suppose et j'admets que le Comité Directeur est animé du désir de réaliser, tant nationalement qu'internationalement, l'unité du mouvement syndical et qu'il est prêt, à cet effet, à tenter tous les moyens dont il dispose. Je crois également qu'il est sincèrement prêt à user de tous les moyens qui sont à sa portée, afin d'arriver à une entrevue avec les représentants du syndicalisme

russe et de faire, de la sorte, le premier pas sur la route qui pourra et devra mener à la collaboration et à l'unité. Je n'hésite pas toutefois à déclarer que le Comité Directeur, s'il avait voulu anéantir d'avance toute possibilité de pourparlers et d'entente avec le mouvement syndical russe, n'aurait pas pu adopter de résolution servant mieux ses desseins.

Quelle est, en effet, la teneur de la résolution qui nous occupe ?

Après avoir confirmé les résolutions des Congrès Internationaux et de ses sessions antérieures, le Comité Directeur y donne pouvoir au Bureau :

« Dans le but d'essayer de réaliser l'unité ouvrière internationale et sur la seule base des Statuts et du programme de la F. S. I.,

d'accepter des pourparlers avec la Centrale Syndicale de Russie, à l'exclusion de l'Internationale Syndicale Rouge. »

Cette dernière adjonction que je me suis permis de souligner, veut dire simplement que le Bureau de la F. S. I. n'engagera des pourparlers avec les organisations syndicales de Russie, que si elles renient, à l'avance, l'Internationale Syndicale Rouge, à laquelle elles adhèrent et dont elles sont le principal appui. Ceci, elles ne le feront pas, parce qu'elles ne peuvent pas le faire. Cette condition préalable, condition sine qua non pour une première entrevue, sera inacceptable pour la Centrale Syndicale de Russie, tant qu'elle conservera encore un grain d'amour-propre.

Il en est de même, bien qu'en moindre mesure, peut-être, de la stipulation, disant que l'unité doit être réalisée « sur la seule base des Statuts et du programme de la F. S. I. ». Elle veut dire en d'autres termes : la F. S. I. est disposée à discuter avec les Russes la question de l'unité, à condition que ceux-ci souscrivent, au préalable, aux Statuts et au programme de la F. S. I.

Sans insister ici sur le caractère passager de tous Statuts et programmes, ou sur le fait que Statuts et programme de la F. S. I. sont sans doute encore susceptibles d'améliorations, je tiens à souligner que personne, le Comité Directeur de la F. S. I. pas plus que d'autres, ne saurait être assez naïf pour croire qu'une entente avec le

Des renseignements de caractère plus urgent, ayant trait à des actions en cours etc. sont insérés dans les « Communications de Presse » qui paraissent à intervalles indéterminés, toutes les semaines au besoin.

syndicalisme russe pourrait se faire sur la base susdite, en vertu de laquelle une des parties devrait dicter à l'autre des conditions, inacceptables pour toute personne ou organisation qui se respecte et qui refuse de se rendre ridicule.

Je le répète, si le Comité Directeur s'était fixé le but d'empêcher et de rendre impossible tout échange de vues avec les Russes, s'il avait le désir de condamner d'avance à un échec toute tentative visant à l'unité et à la collaboration — il n'aurait pas pu formuler de résolution servant mieux ses vues.

Je l'ai déclaré dans le temps et j'ai eu l'occasion de le répéter plus d'une fois au cours de ces derniers mois — la création de l'Internationale Syndicale Rouge fut une grave erreur, une faute équivalant à un crime envers la classe ouvrière. La I. S. R. existe cependant et si elle est peu importante comme organisation internationale, elle possède, comme centre de propagande, comme concrétisation d'une certaine tendance dans le mouvement syndical, une influence dont on ne saurait dénier l'importance.

Si on désire réellement l'unité, si l'on désire voir la fin de la division qui dans de nombreux pays déchire le mouvement syndical et le condamne à l'impuissance contre des exploiters toujours plus forts et une réaction de plus en plus brutale, Amsterdam et Moscou devront se rapprocher sans poser de conditions; surtout sans poser des conditions qui d'avance rendent impossible même une première entrevue.

* *

Si la question de l'unité du mouvement syndical est d'une haute importance pour les organisations qui composent la F. S. I., c'est à dire les Centrales des divers pays — son importance est bien plus grande, à mon avis, pour les Secrétariats Professionnels Internationaux. Les Centrales syndicales dont la tâche est en premier lieu de nature nationale, peuvent s'acquitter de cette tâche, quand même les centrales de différents pays se trouvent encore à l'écart du groupement international. Il est très possible que la Commission Syndicale du Luxembourg, que les Centrales d'Espagne, de Suisse, ou du Canada, pour n'en citer que quelques-unes, puissent fort bien accomplir la tâche qui leur incombe, encore que la Centrale Syndicale russe se trouve hors de la F. S. I. Elles le regretteront peut être, pour des motifs idéalistes ou idéologiques, la chose n'a pour eux pas ou fort peu d'importance pratique.

Il en est autrement des Secrétariats Professionnels dont la tâche n'est pas nationale, mais exclusivement internationale. A côté des motifs idéalistes et idéologiques, il y a pour les Secrétariats Internationaux des considérations d'ordre pratique qui de plus en plus font sentir l'impérieuse nécessité de l'unité dans le mouvement international, de la collaboration avec les syndicats russes et de leur participation au groupement international.

Qu'on le regrette ou non — il est un fait incontestable que la communauté socialiste ou communiste est loin d'avoir pu être réalisée. La Russie, elle aussi, s'est vue contrainte, au profit de son redressement économique d'avoir recours à « l'aide » des gros capitalistes européens et américains. Il s'en suit que l'exploitation des travailleurs russes par le capitalisme international et au profit de celui-ci, exploitation analogue et pire même de celle de rigueur dans les autres pays, fera, si elle n'existe pas déjà, son entrée dans un temps plus ou moins long. Encore, est-il probable que ce temps ne sera plus très long.

De même que les capitalistes des divers pays, étroitement unis, appartenant aux mêmes groupements, opposent les travailleurs d'un pays à ceux d'un autre et avilissent de la sorte, dans un pays après l'autre, les conditions de travail et le niveau d'existence des ouvriers — de même ils tâcheront d'utiliser les conditions de travail, en vigueur dans leurs entreprises de Russie, comme une menace et une arme contre celles dont jouit le prolétariat des autres pays.

C'est pour cette raison, abstraction faite des motifs d'ordre idéologique, qu'il devient de plus en plus nécessaire pour les travailleurs des divers pays organisés dans les Secrétariats Professionnels Internationaux, les métallurgistes, les ouvriers d'usine, les mineurs, les travailleurs du textile, ceux de l'alimentation, les ouvriers des transports, les gens de mer et les ouvriers des ports et docks, c'est pour cette raison, dis-je, qu'il devient de plus en plus nécessaire, d'entrer en relations avec les collègues du grand pays de Russie et de rester en contact avec eux.

Considérée dans cet ordre d'idées, la résolution du Comité Directeur de la F. S. I., que je viens de rappeler ci-dessus, constitue un danger pour les différentes catégories de travailleurs, organisés dans les Secrétariats Professionnels. Il devient de plus en plus intenable, et c'est là une situation insupportable pour les Secrétariats Professionnels, que la question de leurs rapports avec les travailleurs de pays, auxquels la F. S. I. ne s'étend pas, soit tranchée par un Congrès où ils n'ont rien à dire, sur la proposition d'un Comité Directeur, au sein duquel ils ne peuvent faire valoir aucune influence.

Je me propose de consacrer dans un dernier article quelques mots à cette situation intenable, à laquelle les propositions que le Comité Directeur présentera au Congrès de Vienne, sont loin de remédier de façon satisfaisante.

Edo Fimmen.

Chronique syndicale.

Au mois de mars, l'Angleterre fut encore le théâtre des principales luttes syndicales et de nouveau ce fut la « Transport and General Workers' Union » qui en eut la direction. Il s'agissait cette fois de faire compenser pour le Personnel des Tramways de Londres les réductions de salaire qui leur avaient été imposées pendant la période de dépression. La grève dura 10 jours et se termina à des conditions relativement favorables. De même que la grève des dockers, celle des employés des tramways londoniens fut menée avec une cohésion et une discipline exemplaires. Les grévistes se virent singulièrement appuyés par le fait que le personnel des autobus de Londres manifesta sa solidarité, en déposant le travail durant toute la durée de la grève. Ce qui ne manqua pas non plus d'influencer le patronat, ce fut l'attitude des deux organisations de cheminots dans lesquelles le personnel des Métropolitains se trouve syndiqué; de concert avec l'Union des Transports, elles avaient pris toutes les mesures pour que la catégorie des travailleurs des chemins de fer souterrains, gardée jusque-là en réserve, prenne également part à la lutte.

A côté de cette lutte, nous pouvons signaler dans l'industrie des transports beaucoup de conflits de moindre importance que l'on peut considérer comme les conséquences naturelles du mouvement offensif, déclenché par la grève des dockers.

C'est également en mars qu'il faut placer le début de la première grève importante des pilotes et mécaniciens de la navigation aérienne.

Après l'Angleterre, la plupart des conflits peuvent être enregistrés en *Allemagne*. Là encore, c'est dans l'industrie des transports qu'une forte effervescence se fait sentir parmi les travailleurs. Par une grève de 15 jours, les ouvriers des ports purent repousser avec succès une attaque effrontée du patronat; une grève des marins, menaçant pendant quelque temps, n'a pu être évitée et provisoirement conjurée que grâce à des concessions que firent, à la dernière minute, les armateurs. Un indice remarquable de l'agitation qui règne parmi les travailleurs allemands, nous est offert par les grèves spontanées de cheminots qui éclatèrent dans différentes parties du Reich et qui menacèrent sérieusement le trafic ferroviaire. Ce ne sera pas en dernier lieu à la suite de ces mouvements que le Gouvernement consenti au début d'avril à un accord qui octroie au personnel des chemins de fer quelques légères améliorations. D'une importance plus grande que les résultats acquis, nous semble cependant le fait que tous ces mouvements permettent de conclure à un redressement des syndicats allemands.

En *Norvège* le lock-out en masse, proclamé à la suite de la grève des transports, a continué durant tout le mois de mars. Les travailleurs font preuve d'une persévérance tenace et sont énergiquement appuyés dans leur lutte par les travailleurs des autres pays scandinaves.

Ailleurs, il n'y a pas à signaler dans l'industrie des transports, des conflits de quelque importance. La hausse du franc a enrayé la diminution des salaires réels payés en France, en Belgique et au Luxembourg. Ce nonobstant, l'agitation est générale parmi les travailleurs de ces pays, car, en dépit de l'augmentation du pouvoir d'achat de l'argent, les salaires se trouvent, la plupart du temps, au-dessous du niveau d'avant-guerre. Un autre motif de leur agitation se trouve dans les attaques des employeurs contre la journée de huit heures. Le signal en a été donné par un article, paru le 1er mars dans « l'Usine », le journal de la lourde industrie française, article dans lequel le Gouvernement est invité à prendre des mesures pour arriver à une prolongation de la durée du travail.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Session du Conseil Général de la I. T. F.,
Dimanche 23 et Lundi 24 Mars 1924.

Etaient présents à cette session tous les membres, à savoir : le président Robert Williams (Londres), C. T. Cramp (Londres), J. Döring (Berlin), H. Jochade (Berlin), M. Bidegaray (Paris), T. Gomez (Madrid), W. Brodečki (Prague), C. Mahlman (Anvers), G. Sardelli (Rome), J. Tomschik (Vienne) et Ch. Lindley (Stockholm), ainsi que les membres du Comité Directeur J. Brautigam et P. Moltmaker, le Secrétaire général Edo Fimmen et Secrétaire adjoint N. Nathans.

Le compte-rendu du secrétariat portant sur l'activité durant le semestre écoulé fut adopté après quelques échanges de vues. Les demandes d'adhésion de l'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie, de l'Union des Transports islandais, de l'Union des cheminots canadiens, de la Fédération des Cheminots d'Argentine et de l'Union des Cheminots de Palestine furent accordées. L'Union des Maîtres d'Hôtel norvégiens fut suspendue pour cotisations arriérées.

Le rapport moral portant sur les années 1922 et 1923, ainsi que le rapport financier sur la même période, qui seront soumis

au prochain Congrès, furent approuvés à près brève discussion. Le budget pour 1924 fut ensuite arrêté.

Abordant la question du Congrès Général, qui se réunira à Hambourg, l'assemblée fixa le 7 Août comme date d'ouverture; le congrès durera environ 5 jours. De même que lors de congrès précédents, des conférences spéciales des sections des cheminots, des ouvriers des transports et des marins se réuniront durant cette période. L'assemblée donna mandat au Comité Exécutif de fixer l'ordre du jour et de prendre les autres mesures préparatoires.

Furent désignés comme délégués au Congrès de la F. S. I. qui se réunira en juin prochain à Vienne, les camarades Robert Williams, Edo Fimmen et Johann Döring.

En vertu d'une décision d'un Congrès précédent, l'assemblée résolut de convoquer pour les 9 et 10 avril prochain, les représentants des dockers belges, français, anglais, allemands et hollandais à une conférence afin de discuter des intérêts communs des travailleurs des ports de la Mer du Nord.

Un mémoire sera rédigé en faveur des cheminots allemands se trouvant encore en prison, après avoir été arrêtés et condamnés par les autorités militaires françaises et belges durant l'occupation de la Ruhr, à cause de leur refus de travailler sous la pression des troupes d'occupation ou de cesser leur activité syndicale.

S'occupant de la demande d'une union affiliée, priant qu'on lui accorde un prêt pour la construction d'une maison syndicale, le Conseil Général résolut de faire un appel à l'appui des organisations adhérentes.

*
**

Le prochain Congrès de l'I. T. F.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé dans nos communications de Presse du 28 mars, le Congrès général de l'I. T. F. ouvrira ses assises à Hambourg le 7 août prochain et siégera probablement durant 4 jours.

L'ordre du jour sera expédié fin avril, ou commencement mai, au plus tard, aux organisations et aux délégués.

Le rapport moral et financier dont le projet a déjà été approuvé par le Conseil Général, sera également publié dans le courant du mois de mai.

Les organisations qui ne nous ont pas encore communiqué les noms de leurs délégués sont priées de le faire au plus tôt.

*
**

La nouvelle liste d'adresses.

Certaines organisations ne nous ayant pas encore retourné les épreuves qui leur ont été adressées, nous les prions de le faire sans délai.

*
**

Abonnements au Bulletin d'Information.

Nous avons encore reçu des demandes d'abonnements de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et des Tramways, de l'Union des Cheminots espagnols et de l'Union des Marins norvégiens.

Le nombre de nos abonnés s'accroît graduellement. Cela pourrait cependant aller mieux et plus vite! Que toutes les organisations y consacrent un peu d'attention et se rendent compte que la distribution de notre Bulletin parmi les militants, signifie une augmentation de leurs connaissances touchant la situation dans d'autres pays et un renforcement de la pensée internationale.

Comme on le sait, le prix d'abonnement est de 6 francs français ou belges et de 2 francs suisses par an (12 numéros), à condition que le Comité national se charge de la distribution des Bulletins et de l'encaissement des abonnements.

*
**

Cotisations.

Les montants suivants nous ont encore été adressés :

Union des Ouvriers des Transport suédois	fl. 797,40
Union des Chauffeurs de Madrid	» 162,—
Unions des Cheminots bulgares	» 49,28
	(2500 Lewas)
Union des Ouvriers des Transports islandais	» 9,75
Union des Cheminots polonais	» 750,—
Union des Cheminots canadiens	» 397,—
Fédération anglaise des Ouvriers des Transports	£ 100,—
Union des Cheminots autrichiens	Cour. 184.000.000,—
Union allemande du Trafic	fl. 3569,32

**

Secours aux syndicats allemands.

Nous avons encore reçu de :

l'Union belge des Ouvriers du Transport	frs. 2245,—
l'Union des Cheminots bulgares	Lewas 15.000,— fl. 295,68
l'Union des Ouvriers des Transports islandais	fl. 29,25

**

Le rapport sur l'attelage Automatique.

Le rapport sur l'attelage automatique que nous publions en supplément à ce numéro, paraîtra à part sous forme de brochure, et ouvrira la nouvelle série de Documents de l'I. T. F.

**

Congrès.

- Union des Cheminots suédois : 12/17 mai à Stockholm.
- Fédération suisse des Cheminots : 28 et 29 juin à Berne.
- Union des Cheminots anglais : 7/11 juillet.

Suisse.

La lutte autour de la journée de huit heures.

Il y a en Suisse deux lois qui réglementent la durée du travail : la loi sur le travail dans les fabriques qui régit toutes les entreprises de cette catégorie, y compris les *ateliers des chemins de fer fédéraux et privés* et la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport qui a trait au personnel de ces entreprises, pour autant qu'il est employé au service d'exploitation. Ces deux lois partent du principe de la journée de huit heures, tout en admettant que la durée journalière peut dépasser les huit heures, pourvu qu'elle reste dans certaines limites prévues. Ceci a permis à l'industrie privée d'appliquer la semaine anglaise. La loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport prévoit que dans une période de deux semaines la durée du travail ne peut pas dépasser les 96 heures. La période sur laquelle porte le calcul est plus longue dans ce dernier cas que pour les usines, en vue des circonstances spéciales existant dans l'industrie des transports.

La loi sur le travail dans les fabriques entra en vigueur dans le texte révisé le premier janvier 1920, sans qu'on eût eu recours au referendum contre le projet adopté par l'assemblée fédérale. Le 6 mars 1920, le Parlement vota la nouvelle loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport qui donna au personnel, à côté de la journée de huit heures, une meilleure réglementation des tours de service et de repos ainsi que des vacances. Une réelle innovation fut l'application de la loi au personnel des réseaux privés, pour lequel des stipulations spéciales étaient en vigueur jusqu'alors. A la suite des menées de l'Union du Personnel des Chemins de fer Secondaires, la loi fut soumise à un referendum ; elle fut alors adoptée par une grosse majorité — 100.000 voix en chiffres ronds.

Les deux lois permettent des dérogations en cas de circonstances spéciales. En ce qui concerne la loi sur le travail dans les fabriques, le Conseil fédéral peut permettre la prolongation du travail jusqu'à 52 heures par semaine. Quant à la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport, elle mentionne simplement que le Conseil fédéral a qualité de permettre des dérogations, lorsque des circonstances spéciales le nécessiteront. Il y est dit encore que ces dérogations seront accordées plus spécialement aux chemins de fer secondaires. Tant l'industrie, que les chemins de fer secondaires et fédéraux, ont utilisé ces stipulations permettant des dérogations. Le Conseil fédéral a donné suite en large mesure aux demandes qui lui furent soumises, sans accorder grande attention aux protestations des organisations ouvrières intéressées. La prolongation de la durée du travail introduite l'été 1923 pour 3 catégories du personnel des Chemins de fer fédéraux a donné lieu à des explications plutôt violentes entre la Fédération des Cheminots et les autorités (voir Bulletin 1923, pages 116 et 133).

Les adversaires de la journée de huit heures, non contents des stipulations contenues dans les deux lois permettant des dérogations, saisirent le prétexte de la crise économique qui se faisait sentir de plus en plus aiguë, pour obtenir une modification du texte des lois. Une motion fut déposée en octobre 1921 au Conseil National, tendant à l'application générale de la journée de 9 ou de 10 heures, tant que le secours-chômage devrait être payé des ressources publiques. Le Conseil fédéral adopta, pour commencer, une attitude hésitante, à l'égard de cette proposition, mais il céda par la suite à la forte pression des éléments réactionnaires et soumit à l'assemblée fédérale un projet de loi conçu dans ce sens. Tous les efforts des progressistes, notamment des socialistes, pour empêcher une révision de la loi, furent vains. L'assemblée fédérale vota par une forte majorité, une proposition prévoyant que dans des périodes de crise économique, la durée du travail pourrait dans une entreprise, travaillant avec une seule équipe, être augmentée jusqu'à 54 heures par semaine. Le Conseil fédéral décidait après avoir entendu les Unions Centrales patronales et ouvrières, s'il y avait lieu d'appliquer cette stipulation. Le Conseil fédéral aurait en outre le droit de permettre, dans des périodes auxquelles les conditions susvisées ne s'appliquaient pas, pour des industries entières ou pour des usines déterminées, la prolongation de la durée du travail jusqu'à 54 heures, si et pour autant que des motifs importants justifiaient cette décision. Cette dernière stipulation ne serait applicable que pour une durée de trois ans.

L'Assemblée renonça à une révision de la loi sur la durée du travail, vu que le chef du Département des Chemins de fer et des Postes déclara que l'article 16 offrait assez de latitude pour tenir compte de toutes les circonstances spéciales se présentant dans l'industrie des transports.

Contre la révision de la loi sur le travail dans les fabriques on eut recours au referendum. En peu de temps, le nombre voulu de signatures — 30.000 — fut rassemblé et jusqu'à la fin du terme légal de 90 jours, un nombre de plus de 203.000 signatures valables avait été déposé. Il fallait donc procéder à la votation populaire. Le nombre particulièrement élevé des signataires — jamais encore il n'y en avait eu tant — déconcerta le Conseil fédéral, qui traîna la chose en longueur et fixa finalement au 17 février 1924 la date du referendum.

Les adversaires de la journée de huit heures organisèrent une propagande insensée. La classe ouvrière, à son tour, ne resta pas sans rien faire. De concert avec les éléments avancés de tous les partis, elles mena la lutte d'une façon admirable et put enregistrer un résultat inespéré. La proposition fut repoussée par une majorité de 116.000 voix, la participation au scrutin ayant été considérable.

Deux fois le peuple suisse a affirmé nettement son attachement au principe de la journée de huit heures : le 31 octobre 1920 lors du referendum sur la durée du travail auprès des entreprises de transport et maintenant, le 17 février, d'une façon bien plus marquée encore, quand il s'agissait de la suppression de cette conquête.

Le personnel des entreprises du transport, celui des chemins de fer notamment, a rempli son devoir d'une façon exemplaire lors du référendum.

Certaines catégories se sont rendus à l'urne jusqu'au dernier homme, en dépit des circonstances souvent difficiles. Ils ont, de la sorte, fait preuve de leur solidarité envers les travailleurs de l'industrie privée. Ceci devait d'ailleurs se passer de la sorte, car une modification de la loi sur le travail dans les fabriques aurait eu sans aucun doute la conséquence d'une application encore plus fréquente de l'art. 16.

Les travailleurs suisses sont fiers du résultat qu'ils ont su obtenir. Car il ne faut pas oublier qu'un échec aurait amené une activité augmentée de la réaction visant à écarter la précieuse conquête des huit heures.

V. L.



Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays.

Grande-Bretagne.

Chemins de fer.

1. La forme de l'exploitation.

Le réseau des Chemins de fer de Grande-Bretagne est la propriété de Compagnies privées et est exploité par elles, à l'exception de quelques milles utilisés par le Gouvernement dans un but stratégique.

Le seul contrôle exercé par le Parlement en des circonstances normales, se trouve dans son droit d'accorder des concessions pour des nouvelles constructions et dans les lois prévoyant un service minimum etc. Durant la guerre, une législation spéciale fut introduite, en vertu de laquelle les chemins de fer passèrent sous le contrôle du Gouvernement, la gestion restant dans les mains des mêmes personnes. Ce contrôle expira en août 1920. Aux termes de la Loi sur les Chemins de fer du 19 août 1921 (Railways Act), le Gouvernement peut, à condition que les frais restent dans une certaine limite, exiger des chemins de fer tous les services et facilités (y compris des modifications peu importantes, des agrandissements et des améliorations) jugés nécessaires; il peut leur demander, en outre, de se conformer graduellement aux mesures visant à une standardisation des voies, des bâtiments et installations et de l'outillage (y compris les systèmes de traction électrique, le type du matériel, la fréquence et la pression du courant) et d'adopter un système pour l'exploitation coopérative ou l'usage commun du matériel roulant, des ateliers, des usines, des bâtiments etc.

La longueur totale du réseau à voie normale, en exploitation à la fin de 1922, était la suivante :

Lignes exploitées :	Milles
Voie simple	20.155
Deuxième voie	12.715
Troisième voie	1.698
Quatrième voie	1.316
Plus de quatre voies (longueur calculée en voie simple)	751
Lignes latérales (longueur calculée en voie simple)	14.783
Longueur totale en voie simple	51.418

Ces chiffres indiquent une augmentation d'environ 1000 milles en comparaison avec 1913.

Il y a eu ces derniers temps une tendance très marquée vers une concentration et durant les derniers dix-huit mois, le nombre des compagnies a été réduit de quarante environ à sept ou huit, de sorte qu'il existe actuellement quatre compagnies importantes et quelques petites entreprises. La fusion

s'est faite à la suite du désir d'exploiter les chemins de fer d'une façon plus efficace au point de vue des actionnaires et probablement aussi afin d'en éviter la nationalisation. Les modalités d'une fusion sont prévues dans la Loi sur les Chemins de fer de 1921.

Les seuls mouvements en faveur du passage à la propriété de l'État émanent des organisations socialistes et travaillistes et de l'Association pour la Nationalisation des chemins de fer.

II. Le rendement financier.

Le capital total émis était au 31 décembre 1922 de £ 1.112.000.000 contre £ 1.092.700.000 au 31 décembre 1913. Le capital investi au 31 décembre était au total de £ 1.164.700.000, repartit sur les articles suivants :

Capital engagé dans les chemins de fer	£ 1.020.700.000
Chevaux et charriots	1.200.000
Vapeurs et chantiers maritimes	9.700.000
Canaux (à l'exclusion du canal de Manchester)	8.200.000
Docks, ports et wharfs	53.000.000
Hôtels	8.200.000
Stations électriques	6.700.000
Terrains, ne faisant pas partie de la voie, ni des gares	42.400.000
Autres industries	100.000
Participations à d'autres compagnies	1.200.000
Chapitres spéciaux	1.700.000
Divers (principalement chemins de fer)	11.600.000
	£ 1.164.700.000

Les chiffres suivants indiquent les résultats financiers des années 1913, 1921 et 1922.

	1913	1921	1922
Rentrées brutes (exploitation)	£ 129.700.000	£ 236.200.000	£ 237.800.000
Dépenses	83.500.000	246.000.000	190.600.000
Rentrées nettes	46.200.000	9.800.000*)	47.200.000
Indemnisation du Gouvernement	—	55.800.000	1.100.000
Recettes diverses	2.700.000	4.400.000	6.100.000
Bénéfice net	48.900.000	50.400.000	54.400.000
Dividendes et intérêts du capital	46.200.000	48.300.000	51.800.000

Le chapitre « indemnisation du gouvernement » a trait à l'indemnisation payée par le gouvernement pour l'usage du matériel et pour la perte de revenus, durant la période où les chemins de fer furent sous son contrôle.

On constatera que les chemins de fer sont actuellement exploités avec profit et se trouvent dans une situation satisfaisante. Il est très probable que les résultats pour 1923 seront aussi satisfaisants.

Les chiffres suivants indiquent les montants payés en salaires les années 1913, 1922 et 1923.

1913	£ 47.000.000
1922	£ 117.000.000
1923 (évalué)	£ 111.000.000

Parmi les mesures d'économie, on peut citer les fusions ci-dessus mentionnées à la suite desquelles la concurrence a en grande partie été éliminée. La journée de huit heures accordée aux cheminots en février 1919 durant la période du contrôle du gouvernement a été le point de mire des attaques de la part des compagnies et en janvier 1922 celles-ci ont pu obtenir du Conseil National des Salaires pour les Chemins de fer (Railway National Wages Board) la permission de répartir les huit heures de travail sur une période de 10 ou de 12 heures. Ce système n'est appliqué cependant que dans de petites gares. L'introduction du travail intermittent a eu comme résultat de réduire le nombre d'employés, ainsi les chiffres suivants le démontrent :

1913 effectif du personnel	618.308
1921 » » »	735.870
1922 » » »	676.802
1923 » » »	681.778

*) Déficit.

Les fusions auront également l'effet de réduire les effectifs. Les syndicats se sont opposés, d'une façon conséquente à toute prolongation des heures de travail.

L'Etat ne garantit pas de dividende aux actionnaires. Pendant la guerre cependant, le Gouvernement garantissait aux compagnies des rentrées nettes égales à celles de 1913 (une année particulièrement favorable).

Par la Loi sur les Chemins de fer de 1921, le Gouvernement renonça à son droit de fixer les tarifs et la création fut prévue d'un tribunal des tarifs (Rates Tribunal) composé de représentants du gouvernement, des usagers et des propriétaires des chemins de fer. Les décisions de ce tribunal doivent être basées sur le maintien du « revenu-type » qui serait celui de 1913, plus 5% de toute somme investie depuis lors. Lorsque ce revenu-type a été dépassé et qu'il semble probable que le surplus persistera, les tarifs seront réduits de façon à ce que 80% du surplus soit retourné au public, sous la forme de tarifs diminués.

Le revenu admis pour ces années, soit revenu-type original majoré de 20% de l'excédent, constituera le nouveau revenu-type susceptible d'être majoré subséquemment de la même manière et ainsi de suite.

Exception faite pour le London Traffic Combine qui exploite des Chemins de fer et des Tramways électriques ainsi que des Services d'Autobus, le transport par route concurrence directement le transport ferroviaire. Cette concurrence a eu pour résultat de soutirer aux Chemins de fer quelques millions de tonnes d'un trafic fort rémunérateur.

Le Service des Postes et celui des Chemins de fer sont absolument indépendants l'un de l'autre et les services qu'ils se rendent réciproquement sont dûment portés en compte. Tous deux se chargent du transport de colis. Les colis postaux sont ordinairement transportés en sacs par les chemins de fer, alors que les compagnies transportent leurs propres colis en vrac. Les employés des chemins de fer exécutent une grande partie du travail que comporte le Service télégraphique des Postes ce qui est porté en compte par les compagnies. Les services rendus à l'Etat par les Chemins de fer sont tous rétribués.

III. Les rapports entre la Direction et l'Organisation du Personnel.

Les rapports entre la direction et les organisations du personnel sont en partie régies par la Loi sur les Chemins de fer de 1921, qui prévoit que, sauf stipulations contraires, toute question relative aux salaires, aux heures ou aux conditions de travail sera, à défaut d'entente entre les compagnies et les syndicats, soumise au Central Wages Board (Conseil central des Salaires) ou par voie d'appel au National Wages Board (Conseil National des Salaires), constitués en vertu de la dite loi. Ces conseils ont fonctionné pour la première fois en 1921.

Le *Central Wages Board* se compose de huit représentants des Compagnies et de huit du personnel. Ces derniers sont désignés par les Syndicats : quatre par la National Union of Railwaymen (l'Union des Cheminots), deux par la Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs) et deux par la Railway Clerks' Association (l'Union des Employés).

Le *National Wages Board* se compose de six représentants des compagnies, six du personnel (désignés par la N. U. R. la A. S. L. E. et la R. C. A.) et 4 des usagers des chemins de fer (désignés respectivement par la Commission parlementaire du Trades Union Congress, la Cooperative Union, la Association of British Chambers of Commerce et la Federation of British Industries) avec un président nommé par le Gouvernement.

Comme règle générale le Central Wages Board se réunit tous les trois mois. Il est stipulé que toute proposition visant à modifier une convention nationale sera, si elle émane d'une Compagnie, soumise au syndicat ou aux syndicats intéressés;

si elle est présentée par un syndicat, elle sera soumise au Secrétaire du groupe patronal dans le Central Wages Board et dans le cas où un accord ne pourrait être atteint, au National Wages Board. Toute question relative à l'interprétation d'un contrat national doit être soumise à la Compagnie par l'agent ou les agents concernés. Si une réponse satisfaisante se fait attendre au delà des 21 jours, le syndicat peut, à son tour, saisir la Compagnie de la question. Si l'accord ne peut être obtenu, on peut porter le différend devant le Central Wages Board et défaut d'entente, la question sera ensuite soumise au National Wages Board. Le National Wages Board doit communiquer, en dedans les 28 jours, le résultat de ses délibérations sur toute question dont il a été saisi et aucune grève ne pourra être proclamée avant l'expiration de ce délai.

Il existe une procédure différente pour les questions d'ordre secondaire ou de caractère local. Un *Local Departmental Committee* a été créé dans toute gare ou dépôt où le nombre des employés, faisant partie d'un service ou d'un groupe de fonctions, excède 75 ; ce Comité se compose d'un maximum de quatre représentants (au service de la compagnie) des employés de ce service ou de ce groupe de fonctions et d'un maximum de quatre représentants de la compagnie. Les membres ouvriers sont élus par le personnel, âgé de plus de 18 ans et étant au moins depuis 12 mois consécutifs au service de la compagnie ; ils remplissent leur fonction durant une année. Le Comité local a pour objet d'établir un moyen de communication officiel entre les agents et leurs chefs directs et de faire naître, chez le personnel, un intérêt plus grand à l'égard des conditions dans lesquelles il travaille. Les questions à soumettre au Comité local peuvent être des suggestions pour des arrangements satisfaisants relatifs aux heures de travail, aux appareils de sûreté, aux premiers secours en cas d'accidents, aux locaux, aux congés, à la publication des règlements. Puis des suggestions ayant trait à l'organisation des travaux, à des enquêtes sur les circonstances tendant à diminuer le rendement ou à nuire au fonctionnement rationnel de l'exploitation, les méthodes correctes de chargement aux fins d'assurer un transport régulier et de réduire ainsi le nombre des réclamations. Dans les cas où le Local Committee ne réussit pas à établir un accord, chacune des parties a le droit de saisir le *Sectional Railway Council* de la question.

Les *Sectional Railway Councils* (Conseils sectionnels) dont le nombre ne peut être supérieur à cinq dans chaque compagnie, s'occupent des questions concernant les groupes de fonctions de leur ressort. Ils se composent d'un maximum de 12 représentants désignés par la compagnie, et d'un maximum de 12 représentants, élus d'entre eux, par tous les agents au-dessus de 18 ans et ayant fait au moins 12 mois consécutifs de service dans la compagnie et dans les fonctions en cause. Les élections ont lieu sous la direction commune de représentants nommés par les syndicats et les compagnies intéressés. Les représentants restent en fonction durant trois années, le tiers sortant annuellement.

Les conseil sectionnels s'occupent des questions suivantes, en tant qu'elles concernent les groupes d'employés représentés dans leur sein.

- L'application locale des conventions nationales relatives aux salaires de base, aux heures et conditions de travail.
- Suggestions touchant l'exploitation, etc..
- Autres questions intéressant tant les compagnies que leurs employés, telles que la coopération en vue d'assurer le développement des affaires, un meilleur rendement et une diminution des dépenses, le bien-être du personnel et les principes généraux à observer dans son recrutement les conditions d'embauchage et de licenciement.

Les *Railway Councils* (Conseils des chemins de fer) dont il en existe un pour chaque compagnie, sont composés d'un maximum de dix représentants de la compagnie en question et de dix aussi du personnel, chaque *Sectional Council* devant en désigner deux. Le *Railway Council* peut s'occuper de toute question rentrant dans la compétence d'un *Sectional Council* et

intéressant d'une façon générale deux ou plus de deux groupes de fonctions du personnel et en outre de toute question qui lui est soumise par un Sectional Council. Avant de discuter une question, le Railway Council fournit aux Sectional Councils intéressés l'occasion de l'étudier.

Les Railway Councils et les Sectional Councils se réunissent chaque fois que la nécessité l'exige, mais au moins deux réunions ordinaires doivent avoir lieu par an.

Les demandes relatives à toutes les questions susceptibles d'être portées devant un Sectional Council ou un Railway Council, doivent être soumises préalablement aux Compagnies. Dans le cas où une réponse satisfaisante se fait attendre plus de 21 jours, les faits peuvent être rapportés au Secrétaire du groupe ouvrier dans le Conseil; (dans le Railway Council, aussi bien que dans le Sectional Council, le groupe ouvrier et le groupe patronal ont chacun leur président et leur secrétaire). Les propositions venant de la Compagnie sont transmises par le secrétaire du groupe patronal à celui du groupe ouvrier. Lorsque le Sectional Council ne peut tomber d'accord, les délégués du personnel peuvent soumettre le cas au syndicat intéressé afin qu'il s'entende avec la compagnie, ou bien au Railway Council. Lorsqu'un Railway Council ne peut arriver à un accord, le groupement ouvrier soumet le cas au syndicat intéressé qui peut négocier avec la compagnie et, à défaut d'entente, porter la chose devant le Central Wages Board. Les décisions des Councils et des Wages Boards doivent être prise d'un commun accord entre les deux groupes.

De temps à autre des fonctionnaires salariés des Organisations et des représentants désignés directement par les intéressés auront des conversations avec les Chefs de Section, les Ingénieurs, les Chefs de Service et les Directeurs généraux et adjoints afin de discuter des questions n'intéressant qu'un nombre restreint d'employés et qui pourront être liquidées sans modification aux conventions nationales. On n'établira aucune distinction entre les hommes qui sont au service de la compagnie et ceux qui ne le sont pas; les militants des syndicats pourront avoir pour leurs fonctions syndicales le congé qu'ils demanderont, mais sans paiement.

Le personnel ne participe ni à la direction, ni à la rédaction des horaires.

IV. Le droit de grève.

Le personnel a le droit de recourir à la grève, après avoir épuisé toutes les négociations usuelles. Il n'existe cependant aucune mesure législative interdisant au personnel de proclamer la grève sans avoir passé par les négociations préalables. Les efforts tentés par les partis politiques réactionnaires pour créer une législation visant à cela sont restés sans résultat jusqu'ici.

Il y a eu plusieurs grèves sur les réseaux des chemins de fer anglais, d'importance fort diverse et dont les buts et les résultats étaient fort divers aussi.

Les plus marquantes furent les grèves nationales de 1911 et 1919. Celle de 1911 fut appliquée par quatre organisations de cheminots: la Amalgamated Society of Railway Servants, la General Railway Workers' Union, la Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen et la United Pointsmen's and Signalmen's Society. La grève fut proclamée principalement pour faire reconnaître les Organisations par les compagnies et par le Gouvernement. Elle eut pour résultat la création d'une Commission royale pour l'étude des conditions de travail des cheminots et également la fusion en une seule organisation, la National Union of Railwaymen, des trois Organisations sus-nommées.

La grève nationale de 1919 fut proclamée pour obtenir la standardisation des conditions de travail pour tous les réseaux de Grande-Bretagne. Ici aussi l'Union nationale des Cheminots et l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs agirent en commun. Pratiquement parlant, l'exploitation se trouva complètement arrêtée durant 8 jours. On obtint des arrangements satisfaisants et l'application d'une échelle mobile des salaires s'adaptant aux

nombre indices du coût de la vie. C'était également la première fois qu'un arrangement national put être obtenu.

V. L'organisation du Personnel.

Au 24 mars 1923 l'effectif total des chemins de fer en Grande-Bretagne était de 681.778 employés, répartis comme suit:

Professions	Adultes		Mineurs	
	hommes	femmes	hommes	femmes
Personnel aux cabestans	1.692	—	172	—
Camionneurs et palefreniers	15.497	—	3.706	—
Nettoyeurs de wagons	6.829	882	225	—
Visiteurs de wagons	4.887	—	—	—
Huileurs de wagons et graisseurs	1.200	—	1.087	—
Contrôleurs (trafic marchandises)	11.689	4	9	—
Employés des bureaux	71.772	8.536	4.001	545
Conducteurs de grue	1.909	—	211	—
Garde de croisement	1.568	1.417	102	—
Nettoyeurs de locomotive	10.023	2	2.740	—
Mécaniciens et conducteurs électriciens	36.708	—	—	—
Chauffeurs	36.683	—	15	—
Conducteurs de trains de marchandises	16.571	—	5	—
Conducteurs de trains de voyageurs	7.899	—	—	—
Inspecteurs	7.748	11	—	—
Manœuvres	35.709	37	1.713	3
Lampistes	1.538	—	282	—
Chargeurs	5.066	—	3	—
Ouvriers spécialistes	91.814	483	14.682	216
Garçons de course	614	21	1.876	41
Contrôleurs des numéros des wagons	1.913	1	906	—
Ouvriers de la voie	63.134	—	178	—
Aiguilleurs	387	—	3	—
Agents de police	2.767	6	—	—
Inspecteurs de police	231	—	—	—
Facteurs	19.430	14	1.287	—
Porteurs de bagages	22.996	22	4.683	—
Personnel des manœuvres	18.713	—	116	—
Réparateurs de signaux et poseurs de fils télégraphiques	4.855	—	30	—
Agents du poste de manœuvre	29.256	2	251	—
Aides du poste de manœuvre	—	—	796	—
Chefs de gare etc.	7.673	10	—	—
Contrôleurs de gare	5.287	11	164	—
Gardiens	892	—	—	—
Chefs d'équipe	1.450	—	—	—
Divers	68.869	10.295	4.371	336
Totaux	615.269	21.754	43.614	1.141
	21.754			
	43.614			
	1.141			
Effectif total	681.778			

Les totaux ne renferment pas les agents employés en Irlande et au Canal de Manchester.

Il y a trois organisations de cheminots en Angleterre:

1° *National Union of Railwaymen* groupant toutes les professions dans l'industrie ferroviaire y compris les mécaniciens et les employés du service administratif. Effectif au 31 décembre 1923: 363.250.

2° *Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen* groupant exclusivement le personnel des locomotives. Effectif: 60.000 environ.

3° *Railway Clerks' Association* groupant les employés du service administratif, les chefs de gare et employés supérieurs. Effectif environ 60.000.

Les deux premières sont affiliées à l'I. T. F.

Les trois organisations adhèrent au Trade Union Congress qui a son tour est affilié à la Fédération Syndicale Internationale. Il existe une certaine rivalité entre les trois Organisations provenant du fait qu'elles empiètent réciproquement dans leurs domaines professionnels respectifs, mais on a pu constater qu'elles collaborent quand il s'agit d'obtenir un résultat d'importance générale.

A plusieurs reprises, la question du fusionnement a été mise sur le tapis, mais toujours les négociations ont été rompues.

Un certain nombre des ouvriers des ateliers appartiennent à leurs unions professionnelles respectives.

VI. Le règlement des conditions de travail.

Les conditions de travail sont arrêtées par voie de négociations nationales entre les Organisations et les Compagnies et les résultats sont concrétisés en des conventions collectives nationales. Le Gouvernement n'a pas voix dans la fixation des conditions de travail; les conventions restent en vigueur pour une période illimitée. A toute époque, chaque partie peut proposer des modifications.

Pour de plus amples détails voir la description des institutions créées en vue des négociations au chapitre III.

VII. Statut du Personnel.

Il n'existe aucune limitation légale ou émanant des compagnies à l'égard du droit que possède le personnel de remplir des fonctions publiques.

VIII. La durée du travail.

Les cheminots de Grande Bretagne bénéficient de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures. Le salaire hebdomadaire leur est garanti lorsque, sans fournir du service effectif, ils ont été en disponibilité durant toute la semaine.

Cependant comme il a été dit au chapitre II, il y a beaucoup d'ouvriers qui fournissent leurs huit heures de travail réparties sur dix ou douze heures, ce qui est plus particulièrement le cas dans les petites gares. Dans aucune convention il ne figure une clause interdisant aux compagnies de prolonger la durée normale du travail dans des cas exceptionnels. Nuit et jour, il faut un intervalle de douze heures de repos entre deux tours de service, mais en cas de nécessité cet intervalle peut être réduit à neuf heures. Bien qu'aucune convention ne statue expressément sur les jours de congé ou stipule un nombre réglementaire de jours libres par année, il y a, généralement parlant, un jour de repos hebdomadaire, ordinairement le dimanche. Lorsqu'on exige du personnel qu'il travaille le dimanche, ce n'est presque jamais plus que de deux dimanches l'un. Il peut se produire des cas isolés ou des ouvriers travaillent deux dimanches sur trois.

Le nombre des jours de vacances varie avec les emplois. Le personnel à payé hebdomadaire portant l'uniforme tel que les facteurs, les gardes, les mécaniciens, les bloqueurs etc. a droit à un congé de six jours par année. Le personnel à traitement mensuel et celui des grades supérieurs a douze, quinze ou dix-huit jours de congé selon la classe auquel il appartient. Le personnel des ateliers n'a pas de congé payé. Il n'existe pas de stipulations concernant des congés pour cause de décès ou pour l'exercice de charges publiques. Néanmoins il est la coutume dans quelques cas isolés d'accorder à des membres du personnel des congés payés pour leur permettre de remplir les fonctions de Conseiller communal ou départemental.

Les seuls agents dont les intervalles de repos sont considérés comme heures de service sont les mécaniciens, les chefs de train, les agents des postes de manœuvres etc. mais dans ce cas il est rare qu'il soit indiqué une période de repos nettement limitée et ils doivent prendre leurs repas quand il y a opportunité de le faire. Il n'a pas été stipulé pour ces emplois un intervalle durant lequel l'agent est autorisé à rester oisif; ainsi un chef de train peut faire du service sur un train durant deux heures et attendre ensuite pendant une heure avant de prendre la charge d'un autre convoi.

La direction tâche de réduire au minimum ces périodes d'oisiveté et de fait elles sont aujourd'hui des exceptions. Dans les cas où les agents ont des intervalles de repos arrêtés pour se reposer ou pour prendre leurs repas, ceux-ci ne sont pas payés n'étant pas compris dans la durée du travail.

Le travail du dimanche et le travail de nuit sont payés à raison d'une majoration de 50% ou de 25% respectivement d'après les emplois. Le paiement supplémentaire pour le service de nuit est de rigueur entre 10 heures du soir et 4 heures du matin. Pour ce qui concerne le personnel subalterne portant l'uniforme, tout travail quotidien en dehors des heures réglementaires du service est payé d'après le barème des heures

supplémentaires. Le personnel du service administratif est salarié d'une façon différente, vu que le travail supplémentaire doit être autorisé par le District Office avant que le paiement en puisse avoir lieu. Les employés de bureau sont censés fournir sans paye, occasionnellement et au besoin, une demi-heure de présence en plus des heures de travail ordinaire.

Il n'existe pas de réglementation limitant le travail supplémentaire, mais la période de repos obligatoire de douze heures opère dans ce sens lorsque le personnel doit commencer chaque jour à la même heure.

Les organisations internationales des Administrations de Chemins de fer.

Il existe en ce moment deux organisations internationales d'administrations de chemins de fer. La plus ancienne est l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer fondée en 1885 et ayant son siège à Bruxelles.

L'Association se compose d'administrations de chemins de fer d'état et d'administrations concessionnaires ou exploitantes. Elle s'étend sur les pays suivants :

Argentine, Belgique et Colonie, Bolivie, Brésil, Chili, Chine, Costa-Rica, Danemark, République Dominicaine, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Algérie, Tunisie et Colonies, Grande-Bretagne et Irlande, Empire des Indes, Protectorats et Colonies, Grèce, Haïti, Italie, Japon, Luxembourg, Mexique, Norvège, Paraguay, Pays-Bas et Colonies, Pérou, Pologne, Portugal et Colonies, Roumanie, Salvador, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Suède, Suisse, Tchéco-Slovaquie, Uruguay.

Peuvent être admises les administrations ayant pour objet l'exploitation de chemins de fer d'une longueur d'au moins 100 kilomètres. Pour le calcul du minimum les sections de montagne exploitées par des systèmes spéciaux de traction peuvent être comptées pour le double de leur longueur.

Les gouvernements des pays auxquels s'étend l'Association sont invités par le Gouvernement belge, par la voie diplomatique, à y accorder leur adhésion. C'est par la même voie que, lors des sessions, chaque Gouvernement désigne des délégués.

L'Association est représentée par une Commission permanente désignée par le Congrès, commission qui élit à son tour trois de ses membres qui forment avec le président et les vice-présidents de la commission un Comité de Direction. Ce Comité est chargé de l'expédition des affaires courantes, ainsi que de la surveillance et de la direction de tous les travaux, études et publications, de la rédaction du Bulletin, paraissant mensuellement en français et en anglais, et de la conservation de la bibliothèque et des archives.

Comme règle générale, les Congrès se réunissent tous les 5 ans. Le dernier congrès eut lieu à Rome en avril 1922; 637 délégués y prirent part, représentant 39 gouvernements et 267 réseaux, ayant une longueur totale de 399.000 kilomètres. (Lors de la fondation, 19 gouvernements et 131 réseaux ferrés, ayant une longueur totale de 50.000 kilomètres, étaient représentés et à l'avant-dernier congrès tenu à Berne, en 1910, il y eut 48 gouvernements et 420 réseaux ayant une longueur totale de 579.125 kilomètres.)

Jusqu'ici l'Association s'est occupée surtout de questions générales d'ordre technique ou administratif. Elle a mené des enquêtes approfondies et a réuni de la sorte une vaste documentation. Il semble actuellement qu'elle veuille étendre son terrain d'action jusqu'aux conditions de travail. L'ordre du jour du prochain congrès qui se réunira à Londres en septembre 1925 contient, entre autre points celui-ci : « La journée de huit heures dans les services des chemins de fer. »

L'autre organisation internationale du patronat est l'Union Internationale des Chemins de fer, avec siège à Paris. Elle a été fondée en octobre 1922, à Paris. La quatrième com-

mission de la Conférence de Gênes, commission dite des Transports avait déjà fait voter par cette Conférence une résolution préconisant la constitution d'une conférence permanente des chemins de fer européens. Cette résolution disait entre autres :

« . . . afin que toutes les mesures possibles soient prises sans retard pour rétablir le trafic international dans des conditions aussi satisfaisantes qu'avant la guerre, les Etats représentés à Gênes émettent le vœu que les Administrations des Chemins de fer français convoquent aussitôt que possible une Conférence de représentants techniques de toutes les Administrations de chemins de fer d'Europe et d'autres pays intéressés. Cette Conférence sera convoquée :

- 1° Pour que ces Administrations prennent immédiatement toutes les mesures qui sont de leur compétence ;
- 2° Pour que leurs représentants s'entendent sur les propositions à présenter à leurs Gouvernements respectifs au sujet des mesures qui exigeraient l'intervention gouvernementale.

Dans cette réunion, qui devrait tendre spécialement à établir entre les Administrations intéressées une collaboration aussi étroite que possible, sans rien sacrifier de l'autonomie des divers réseaux, et sans empiéter sur les attributions des Associations Internationales existantes, les représentants techniques devraient étudier, entre autres questions, la création d'une Conférence permanente des Administrations pour l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international. »

Tous les pays d'Europe, à l'exception de la Russie, furent invités à envoyer des représentants à la Conférence susdite. Dans les Statuts approuvés par elle sont définis les buts que se propose l'Union et 5 commissions ont été créées pour l'exécution de cette tâche, à savoir :

- 1° Commission du trafic-voyageurs ;
- 2° Commission du trafic-marchandises ;
- 3° Commission d'échange des décomptes réciproques et des changes ;
- 4° Commission d'échange et usage réciproque du matériel roulant ;
- 5° Commission des questions techniques.

Un secrétariat général est chargé à Paris de la préparation et de l'expédition des affaires.

Peuvent être membre de l'Union internationale, les Administrations de Chemins de fer ayant en exploitation au moins 1000 kilomètres de lignes à voie normale ou plus large.

L'Assemblée générale se réunit en session ordinaire tous les 5 ans. Les votes de l'assemblée n'auront caractère de décision et force obligatoire que dans les cas énumérés dans les Statuts et règlements. L'Assemblée générale peut décider l'exclusion d'un membre en cas de non-exécution d'une décision ayant force obligatoire.

L'Union a tenu sa première assemblée générale en octobre 1923 à Paris, celle-ci s'est prononcée en premier lieu en faveur de l'admission des chemins de fer russes, et a adopté ensuite des propositions touchant, entre autres, le choix d'une fermeture unique universelle pour les voitures à voyageurs, l'unification des dispositifs de mise en action des freins à main, la simplification des formalités de passeports et de douanes, le rétablissement des trains internationaux d'avant-guerre, l'assurance des bagages et l'application de l'heure d'été.

L'Union groupe actuellement plus de 50 administrations appartenant à une trentaine de pays.

En ce qui concerne leurs travaux et objets, les deux organisations internationales se différencient, en tant que l'Union vise à l'adoption de conventions internationales portant sur des questions de nature technique ou administrative en vue du trafic international européen, tandis que l'Association s'occupe plutôt de l'étude et de la discussion de questions générales de technique ferroviaire. Cette dernière s'approche cependant sensiblement d'une organisation internationale visant à sauvegarder les intérêts de ses membres en leur qualité d'employeurs. L'insertion dans l'ordre du jour du prochain congrès de la question de la journée de huit heures en est une preuve évidente. Les préoccupations d'ordre technique peuvent, par leur nature même, être d'une importance prépondérante pour le personnel des chemins de fer, vu qu'elles ne tendent pas en première ligne à une amélioration du trafic international (ce à quoi vise

l'Union) mais surtout à une exploitation plus économique des chemins de fer et, par conséquent, à une diminution de la main-d'œuvre.

Cette différence de tendance correspond d'ailleurs à la différence dans la composition des deux organismes. L'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer groupe les Administrations importantes et moyennes exploitant un réseau d'au moins 100 kilomètres, tandis que l'Union Internationale des chemins de fer ne groupe que des administrations ayant un réseau d'au moins 1000 kilomètres. En outre, l'Union présente un caractère exclusivement européen (parmi les pays extra-européens il n'y a que la Chine et le Japon), l'Association par contre s'étend sur le monde entier.

Suisse.

Restriction du droit de coalition.

Comme suite aux discussions concernant la prolongation de la durée du travail pour certaines catégories du personnel des Chemins de fer fédéraux, la Direction a émis une ordonnance — nous en avons déjà fait mention — aux termes de laquelle il est prohibé au personnel, sous peine de révocation, de participer aux préparatifs pour une grève ou à la résistance passive. La Fédération des Cheminots a exposé alors dans une circulaire à ses membres son point de vue : elle se réserve le droit de faire usage de tous les moyens syndicaux qui lui paraissent nécessaires et utiles pour sauvegarder les intérêts de ses membres. Les autorités refusent aux salariés de l'état le droit de grève, les syndicats prétendent avoir ce droit. Il serait oiseux de discuter la question s'il y a lieu oui ou non de reconnaître l'existence d'un droit de grève. Une grève est toujours et partout une question de pouvoir, car c'est le plus puissant qui reste vainqueur. La défense de participer à une grève ou à ses préparatifs ne peut avoir qu'un effet moral. Considéré de ce point de vue, l'ordonnance en question n'est pas dénuée d'importance, mais il ne faut ni exagérer, ni sous-estimer son influence.

La question a également été discutée au sein du Conseil National. Cela se passa en décembre dernier, lors de deux interpellations. L'une posée par un député conservateur demandait plus de protection pour les agents syndiqués dans des unions se trouvant sur « une base nationale ». Il entendait parler de l'union chrétienne, qui est toutefois insignifiante ; elle compte environ 500 membres, tandis que 33.000 hommes sont organisés dans la Fédération suisse des Cheminots. L'interpellateur signala encore les menaces de grève et les « tendances extrémistes » de cette Fédération, contre lesquelles les autorités devaient réagir par tous les moyens. Les syndiqués des Unions nationales devaient en outre être protégés davantage contre l'influence des membres des organisations « rouges » et devaient, dans une plus large mesure, entrer en ligne de compte pour occuper les emplois supérieurs.

Le deuxième interpellateur le camarade Bratschi, secrétaire général de la Fédération suisse des Cheminots, répliqua au premier comme il convenait. Disposant d'un matériel abondant, il démontra, preuves à l'appui, comment les autorités, lors d'avancement, passent des agents tout à fait qualifiés, simplement parce que ces agents s'octroient le droit d'une activité politique ou syndicale. Pour ne citer qu'un exemple, un employé avait été éliminé pour la promotion à un emploi supérieur, parce qu'il avait pris une part active à la politique municipale et cantonale comme démocrate bourgeois et parce qu'il était également militant syndicaliste. Cette exclusion de l'avancement est d'autant plus révoltante que l'employé en question faisait depuis longtemps le service attaché à l'emploi supérieur. Le Conseil fédéral adopta le point de vue très singulier qu'un employé qui, par son service est en contact fréquent avec le public, ne peut pas faire de politique, parce que, ce faisant, il

agit contre les intérêts d'une partie de la population. Voici une argumentation qui étonne, pour ne pas dire plus, dans une république démocratique.

Mais les autorités n'en sont pas restées là. Un employé des Postes, président d'une section communiste insignifiante, a été licencié sans aucun préavis. Le 1er mai, il avait distribué des feuilles volantes et en avait même donné à des soldats qui se trouvaient dans un sanatorium militaire. Ceci se passa pendant ses loisirs, mais cela n'empêcha point que notre homme fût congédié d'une façon subite du service, bien qu'il n'eût fait qu'exercer un droit que lui garantissait la Constitution.

Des protestations énergiques contre ces procédés ont été déposées devant le Conseil fédéral par l'Organisation centrale des Fonctionnaires, dont le Secrétaire Général de la Fédération des Cheminots est président. Le Conseil fédéral n'y a pas répondu jusqu'ici; il semble cependant s'être occupé de la question. De brefs communiqués à la presse nous apprennent que le Conseil fédéral est d'avis que les fonctionnaires publics peuvent avoir des convictions politiques, mais qu'il ne leur est pas permis, sous peine de perdre leur droit de travailler au service de l'Etat, d'agir politiquement contre les institutions gouvernementales, partant contre la société actuelle.

Cette opinion qui refuse toute liberté de pensées aux salariés de l'état, ne peut s'expliquer que par l'influence considérable, que les éléments réactionnaires sont à même d'exercer aujourd'hui sur les autorités. Les syndicats s'opposeront contre cette influence par tous les moyens dont ils disposent.

V. L.

Rapport de l'Union suédoise du Personnel des Locomotives, touchant l'activité durant les années 1921 - 1923.

L'Union suédoise du Personnel des Locomotives vient de publier un rapport portant sur les trois années écoulées. A la suite de la dépression économique générale, l'Union dut limiter son activité à repousser les attaques du patronat. L'effectif qui en 1920 était à son apogée avec 5545 membres avait reculé fin 1923 jusqu'à 4821 membres. Ce nombre correspond à 85,56% du nombre total des agents de la locomotive; 5,31% du personnel de la locomotive est syndiqué dans l'Union des Cheminots, 4,28% dans l'Association des Mécaniciens des Chemins de fer de l'Etat; 4,85% n'est pas organisé.

La situation financière de l'Union cause une amélioration sensible. A la fin de l'exercice 1923, sa fortune nette était de 361.451,16 couronnes. L'Union comprend 91 sections. En 1923 elle a mené, de concert avec l'Union des cheminots une grève qui a donné d'heureux résultats. 558 syndiqués y participèrent et le nombre de journées de travail perdues fut de 26.103. On paya 162.641,54 couronnes en secours de grève. Au total, les frais de la grève se montèrent à 191.480,38 couronnes, y compris une somme de 13.671,89 couronnes, versée pour les grévistes en contributions à la caisse des retraites. En couverture des frais, l'Union a prélevé deux cotisations supplémentaires. La première de ces cotisations fut fixée à 10 couronnes à payer par chaque membre, à l'exception des grévistes, des chômeurs et de ceux, dont le salaire n'avait pas atteint, durant le mois précédant la grève, 150 couronnes s'ils étaient mariés, et 100 couronnes s'ils étaient célibataires. La seconde cotisation supplémentaire fut calculée sur la base suivante :

20 couronnes	lors de revenu au-dessus de 300 couronnes	par mois
15	»	»
10	»	»
5	»	»
	de 200 à 300	»
	» 150 à 200	»
	» 100 à 150	»

En secours-chômage, on versa durant les trois années écoulées une somme de 72.811,70 couronnes.

Depuis 1915 l'union a fourni à ses membres des conseils judiciaires, ce qui n'a pas manqué de donner d'heureux résultats. Le nombre de différends de nature administrative a sensiblement diminué durant les dernières années. Nous extrayons à ce propos un passage du rapport :

« Il nous faut signaler pour finir que comme un résultat de notre longue activité dans ce domaine, l'habitude caractérisant beaucoup d'employés supérieurs de distribuer au personnel force punitions et mesures disciplinaires a cédé le pas à plus de modération et à un examen plus rationnel. La décision de l'organisation semble donc avoir agi de façon préventive. »

L'Union est affiliée à l'Association scandinave du Personnel de la Locomotive, à l'Union scandinave des Cheminots et aussi à l'I.T.F. Le suivant passage du rapport peut servir à démontrer combien l'Union apprécie l'activité de l'Internationale à laquelle est adhérent :

« Depuis le Congrès de 1921 notre Union est affiliée à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport ce qui pourra être pour elle, vu les frais peu élevés que cette affiliation comporte, d'une très haute valeur. Elle nous permet d'obtenir d'une façon sûre et sans frais toutes les informations désirées concernant la situation existant auprès des cheminots et des ouvriers des transports des autres pays. Ceci ne crée pas, en outre, des difficultés linguistiques, vu que le Secrétariat de l'I.T.F. correspond, à part dans les langues d'usage international courant, également dans la nôtre. »

Le mouvement des Cheminots dans l'Inde anglaise.

Le fait qu'il existe dans l'Inde anglaise plusieurs dizaines d'organisations de cheminots rend assez difficile de se former une image suffisamment nette de l'envergure qu'a pris le mouvement d'organisation des cheminots dans ce pays. Depuis quelques années on s'efforce de réunir les organisations disparates en une seule Fédération pan-indienne, Fédération qui serait en même temps le représentant direct et reconnu de tous les cheminots indiens au sein des organismes gouvernementaux, notamment au « Railway Board », (Conseil Supérieur des Chemins de fer), intéressés aux questions ferroviaires.

Il suffit de considérer le nombre des agents des chemins de fer pour se rendre compte de l'importance de cette représentation. L'effectif total était en 1922 de 754.678 dont 6.858 Européens, 11.831 Anglo-Indiens et 735.989 Indiens.

Le compte rendu du Congrès de l'Association des employés indiens des Chemins de fer de l'Est du Bengale tenu en 1923, nous fournit quelques renseignements importants sur les revendications et les aspirations des membres de cette organisation et des cheminots indiens en général.

Fondée en 1920, l'Association susdite comptait au début 561 membres. En août 1923 ce nombre se trouvait porté à 3700. Les résolutions adoptées au Congrès susnommé nous éclairent quelque peu sur les conditions de travail des cheminots de l'Inde.

En premier lieu, il faut citer la revendication pour l'introduction de la journée de 8 heures, au lieu des 12 heures en vigueur et le paiement du double salaire pour le travail supplémentaire et dominical. Une large part des revendications semble trouver son origine dans le fait que le personnel subalterne est composé uniquement d'indigènes, qui ne manquent pas d'influencer les desideratas présentés. Sur un personnel de 47.545 hommes, il y avait en 1922 46.618 indigènes, contre 349 Européens et 578 Anglo-Indiens. L'administration applique pour le moment une politique d'économie qui frappe uniquement les employés subalternes. Le Congrès a invité l'Administration à consulter les représentants de l'organisation avant de prendre des mesures. Les emplois supérieurs ne doivent pas rester uniquement le privilège des Européens, il faut que tous les grades soient accessibles aux indigènes possédant les capacités voulues. Le Congrès adopta du reste une résolution demandant l'indianisation des services des chemins de fer.

L'association veut suivre une politique nettement parlementaire. Elle vise à envoyer aux organes législatifs des représentants acquis aux revendications des cheminots et préconise un système d'arbitrage à représentation égale des travailleurs et de l'administration, en vue du règlement de conflits.

Stations de vacances de la Fédération suisse des Cheminots.

A la suite des demandes de renseignements qui nous sont parvenues, nous nous sommes adressés aux camarades suisses pour obtenir des informations au sujet des prix de pension, en vigueur dans les deux stations de vacances.

Ces prix sont actuellement :

dans la Station Grubisbalm (sur Vitznau au Lac des Quatre Cantons) de 6 à 7 frs ;

dans la Station Brenscino (près Brissago au Lac Majeur) de 7,50 à 8,20 frs. par jour.

Dans les deux stations on accorde des prix réduits durant la morte-saison.

Prière de s'adresser pour tous renseignements ultérieurs à la Commission d'exploitation pour Grubisbalm à Lucerne et à la Commission d'exploitation pour Brenscino à Bellinzone.

Nous avons en outre été informés que Brenscino est généralement complet entre le 15 mars et le début de mai et entre le 1er septembre et le 15 octobre.



Conférence des organisations des travailleurs des ports de la Mer du Nord.

Mercredi, 9 et jeudi 10 avril dernier a eu lieu à Anvers une conférence de délégués des organisations des travailleurs des ports de la Mer du Nord. Les ports suivants étaient représentés : Le Havre, Boulogne, Calais, Dunkerque, Ostende, Gand, Anvers, Flessingue, Rotterdam, Emden, Bremerhaven, Brême, Harbourg et Hambourg.

Cette conférence qui avait été convoquée en vue de réaliser une collaboration plus étroite dans l'action corporative des travailleurs des ports susdits, discuta longuement des conditions de travail prévalant dans ces ports, de la nécessité de les améliorer et de les niveler autant que possible sur la base la plus favorable. La durée du travail fut envisagée tout particulièrement. Il résulta des rapports de plusieurs délégués, que bien qu'en général, la journée de huit heures fut maintenue dans les ports, les employeurs s'efforçaient sans cesse de prolonger la durée du travail et de rendre illusoire la journée de huit heures.

La conférence décida l'institution d'une Commission permanente de délégués pour les ports de la Mer du Nord ; cette commission aura spécialement pour mission de prendre sous la direction de l'I. T. F. et en accord avec elle, les mesures nationales et internationales, nécessaires pour maintenir dans les ports nommés la journée de huit heures. Le secrétariat de l'I. T. F. fut chargé de réunir une documentation à ce sujet et de préparer bientôt la réunion d'une nouvelle conférence où seront discutées de plus près les mesures à prendre et où, en

outre, sera envisagée l'organisation d'un secours financier et effectif, notamment la création d'une caisse de résistance permanente.

On prévoit la convocation d'une conférence analogue pour les organisations des travailleurs des ports de la Mer Baltique.

Belgique.

La journée de huit heures aux vicinaux.

Avant la guerre, le personnel des vicinaux, livré par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux à une multitude de concessionnaires, fut toujours un des plus exploités, en Belgique. Dans les exploitations vicinales, plus que dans toutes les autres industries, si les salaires étaient bas, la journée était longue.

Le personnel des tramways et des vicinaux n'osait pas se syndiquer. Là où il l'essayait, il n'y réussissait pas, parce que les mesures répressives qu'appliquaient immédiatement les exploitants terrorisaient les agents.

Aussitôt l'armistice, des syndicats se formèrent un peu partout, le personnel des vicinaux rejoignit celui des tramways dans les organisations syndicales, car il fallait lutter partout pour obtenir des moyens d'existence.

La Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux forma l'union de tous les syndicats indépendants pour mener la lutte commune. Le personnel des tramways et des vicinaux obtint ensemble la reconnaissance de son droit syndical, que les exploitants lui avaient toujours contesté et l'amélioration de ses conditions de travail.

La durée du travail journalier, qui fut fixée à huit heures par une décision arbitrale — que l'on pourrait appeler une décision gouvernementale, car les arbitres étaient trois ministres — aux tramways de Bruxelles, le 30 octobre 1920, le fut ensuite dans toutes les autres villes du pays. Les vicinaux consentirent en commission paritaire le 9 avril 1920, qu'elle fut appliquée dans toutes leurs exploitations, à la date du 1er juillet 1920.

L'instauration de la journée de huit heures précéda donc, aux vicinaux comme aux tramways, la loi sur la journée de huit heures et la semaine de quarante huit heures, qui n'existe en Belgique que depuis le 14 juin 1921.

L'article premier stipule en son 10e paragraphe que les transports par terre sont assujettis à la loi.

L'article 2 stipule que la durée du travail effectif du personnel occupé dans les exploitations énumérées à l'article 1 ne peut excéder huit heures par jour, ni quarante huit heures par semaine.

L'article 3 stipule que dans les entreprises où le travail est organisé par équipes successives, le personnel pourra être occupé au delà des limites fixées à l'article précédent, à la condition que la durée moyenne du travail effectif, calculée sur une période de trois semaines ou moins, ne dépasse pas huit heures par jour et quarante huit heures par semaine.

L'article 4 détermine que les limites de huit heures par jour et quarante huit heures par semaine pourront être dépassées en ce qui concerne les travaux dont l'exécution ne peut, en raison de leur nature, être interrompue, sans que la durée du travail puisse excéder, pour chaque travailleur, une moyenne de cinquante six heures par semaine, calculée sur une période de trois semaines.

Les exploitants des tramways et des vicinaux — bien que leur industrie fût adaptée depuis longtemps à la journée de huit heures — trouvèrent que l'article 4 était l'instrument rêvé qui leur permettrait de tenter de revenir sur la journée de huit heures qu'ils avaient acceptée à contre-cœur. Bien que leurs services soient interrompus toutes les nuits, les vicinaux, par l'intermédiaire du Comité Central Industriel — c'est l'organisme réactionnaire du patronat belge — demandèrent immédiatement qu'il fût appliqué à leur industrie et sans

attendre qu'un arrêté royal — qu'il serait décevant impossible au gouvernement de prendre — le leur ait accordé, ils essayèrent, dans une petite exploitation de province, de dépasser la durée moyenne de huit heures par jour.

Un inspecteur du travail, consciencieux, ayant dressé un procès-verbal qui provoqua l'action de la justice, un tribunal correctionnel, celui de la ville de Verviers, eut l'occasion d'interpréter la loi.

Entretiens, un ministre réactionnaire, M. Moyersoen, qui a remplacé au département du travail le socialiste M. Wauters, donna, le 19 janvier 1923, un avis disant que l'article 4, qui vise en ordre principal les entreprises à feu continu, dont les travaux ne peuvent souffrir aucune interruption, doit s'appliquer également, aux entreprises dont l'exploitation, bien qu'interrompue la nuit, doit normalement se continuer le 7ème jour sous peine de ne pouvoir subsister et que les entreprises de tramways et de vicinaux, qui sont exploités le dimanche, sont dans ce cas. Cet avis fut envoyé aux inspecteurs du travail, le 23 janvier 1923.

L'avis du ministre, qui fut communiqué au tribunal correctionnel de Verviers, n'empêcha toutefois pas ce tribunal, interprétant la loi, de déclarer dans ses attendus: que l'article 4 n'est pas applicable aux vicinaux et qu'au contraire, cette industrie rentre dans la catégorie de celles qui sont soumises au régime de l'article 2 de la loi du 14 juin 1921: huit heures par jour et 48 heures par semaine.

Ni la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, ni le Ministre n'allèrent en appel contre cette interprétation. La question aurait donc dû être liquidée. La décision du tribunal fut au contraire le signal d'une nouvelle réaction des vicinaux. La Société Nationale, s'appuyant sur l'avis du ministre qui maintient son point de vue, — ce qui empêche les inspecteurs du travail de faire respecter la loi en dressant des procès-verbaux pour infraction à celle-ci, sabote de tous côtés la journée de huit heures, tout en disséminant son action là où les conditions de recrutement de la main d'œuvre la rendent possible.

Depuis plusieurs mois, le parquet de Bruxelles est saisi des plaintes du personnel. Ces plaintes sont jusqu'ici restées sans effect.

La Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux, estimant que la lutte contre cette forme de la réaction des vicinaux, appuyés par le département chargé de faire respecter la loi sur la journée de huit heures et la semaine de quarante huit heures, doit s'exercer par les moyens de droit à l'exclusion de la grève, a saisi les parlementaires de la question. Il y a à la chambre des représentants une majorité ouvrière qui a déjà réussi à faire échouer les projets réactionnaires contre la journée de huit heures, qui s'attaquaient à la loi même. Cette majorité peut aussi empêcher les réactionnaires de faire appliquer la loi comme ils le veulent.

Si les vicinaux devaient réussir dans leur tentative d'établir la semaine de cinquante six heures, la journée de neuf heures vingt minutes, dans leurs exploitations, cela aurait sans doute pour conséquence son application aux tramways, aux chemins de fer et à toutes les industries dont l'exploitation se continue le dimanche. La loi de huit heures ne serait plus que pour les ouvriers qui ne travaillent pas le dimanche. A. Ch.



Réunion de la Commission Consultative de la section des Gens de Mer.

Les 21 et 22 mars 1924 la Commission consultative, instituée à la conférence des Gens de Mer d'octobre dernier, siégea pour la première fois.

Des représentants de l'Angleterre (J. Cotter), de la France (T. Chachuat), de l'Allemagne (F. Köhler), de la Belgique (J. Chapelle) et de la Hollande (J. Brautigam) participèrent à la réunion, à laquelle assistèrent également le Secrétaire de la Section des Gens de mer, Edo Fimmen, ainsi que le Président et le Vice-président de l'I. T. F., Robert Williams et J. Döring. Les organisations du Danemark et de la Norvège firent savoir qu'elles étaient empêchées, à la suite de négociations à mener dans leur propre pays, de se faire représenter; celle de Lettonie et de Yougoslavie s'excusèrent également.

Un échange de vues prolongé eut lieu au sujet des conditions de travail des marins allemands. D'une façon unanime, les délégués signalèrent la nécessité d'un relèvement des soldes allemandes, vu que celles-ci avilissent non seulement le niveau d'existence des marins allemands, mais donnent également lieu aux armateurs des autres pays d'attaquer les soldes de leurs salariés. La Commission décida de fournir tout l'appui possible dans un conflit éventuel et d'entretenir des relations suivies avec les organisations entrant en ligne de compte pour accorder cet appui.

En ce qui concerne les travaux de la Commission Paritaire Maritime, il fut décidé d'en tirer tout le parti possible au profit des gens de mer.

Quant au Congrès mondial des gens de mer, l'assemblée décida, qu'il serait tenu à Hambourg, les 4 et 5 et, si nécessaire, le 6 août. Ce Congrès posera les bases pour un groupement plus uni des organisations maritimes dans le cadre de l'I. T. F.; le programme maritime adopté par l'I. T. F. sera expédié aux participants avant le congrès et servira de point de départ aux discussions concernant l'adoption d'un Statut International des Marins.

RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

« Rapport de Gestion et Comptes pour l'année 1923 ». Fédération Suisse des Cheminots.

Nous aurons l'occasion de revenir sur cette publication.

Supplément au Bulletin d'Information de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport

No 4

Amsterdam

Avril 1924

L'attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de fer.

Contrairement à ce que l'on observe généralement dans l'industrie privée, qui adopte spontanément toute innovation technique, nous constatons comme règle une certaine lenteur à cet égard auprès des Chemins de fer. Ce n'est de fait qu'à leur corps défendant que ceux-ci s'engagent dans les voies nouvelles tracées par la Technique.

Cette particularité s'explique avant tout par le caractère de monopole que revêt l'exploitation ferroviaire. L'aiguillon de la concurrence fait défaut. Qu'il s'agisse d'exploitation privée ou d'exploitation par l'état, les changements et perfectionnements ne sont adoptés que le jour où l'intensification du trafic ne permet plus d'atermoiements. Il faut peut-être chercher un autre motif de ces tergiversations dans le fait que les modifications de nature générale ne garantissent pleinement les avantages dans l'exploitation qu'à condition d'une application générale dans le plus grand nombre possible de pays. Les chemins de fer sont comme le chaînon de raccord reliant les peuples et ils ne peuvent pleinement réaliser ce lien qu'à condition que le système existant dans chaque pays s'adapte à celui des pays voisins. Ainsi tous les problèmes techniques d'ordre général concernant les chemins de fer revêtent un caractère international du fait qu'ils créent entre les chemins de fer nationaux des relations de dépendance mutuelle. C'est pour cette raison que l'I. T. F. ne peut qu'applaudir à l'initiative des Administrations des Chemins de fer les plus importants qui, reconnaissant ces faits, se réunirent, lors de la Conférence de Gênes, en une Union internationale des Chemins de fer aux fins de délibérer en commun sur les perfectionnements techniques, outre que sur les problèmes du trafic international.

C'est avec une satisfaction toute particulière que l'I. T. F. a pris connaissance du fait que cette Organisation internationale des Chemins de fer qui réunit les principaux réseaux européens examinera la question de l'introduction du système de l'attelage automatique et qu'elle a décidé de faire étudier plus à fond ce problème par la Commission technique à sa réunion qui aura lieu à Florence dans le courant de cette année.

De fait l'adoption de l'attelage automatique constitue avec le système de freinage perfectionné et celui de la répétition des signaux un des perfectionnements techniques les plus importants et les plus indispensables.

Le système d'acrochage actuel impose au personnel des exigences réellement inhumaines et l'expose journellement aux plus graves dangers. Il est vrai que les Administrations des chemins de fer ont reconnu ces dangers et ont rédigé des règlements ayant pour but de les rendre moins menaçants, mais elles savent qu'une stricte observance de ces règlements produirait les plus graves perturbations du trafic, pour autant qu'elle n'est pas rendue illusoire par les temps prescrits pour les manœuvres.

Un service satisfaisant des chemins de fer en général et une exécution régulière des manœuvres en particulier dépendent donc, en une large mesure, de la bonne volonté du personnel. Celle-ci seulement a pu compenser jusqu'ici la défectuosité

technique du système d'attelage et des règlements de service et a empêché que ses conséquences ne se manifestent d'une façon plus frappante.

Cette bonne volonté des travailleurs de tous les pays a été payée de lourds sacrifices. Les chiffres suivants que nous extrayons du matériel abondant dont nous disposons, serviront à étayer cette affirmation.

Allemagne.

Années	Nombre total des accidents		Nombre total d'accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage		Pourcentage tués blessés	
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1913	747	1406	98	173	13,1	12,3
1914	633	1181	86	146	13,5	12,4
1915	704	1315	118	160	16,7	12,2
1916	900	1704	124	217	13,8	12,7
1917	1215	2223	151	267	12,4	12,0
1918	1025	1596	177	205	17,2	12,9
1919	761	1477	180	235	23,7	15,9
1920	589	1209	109	188	18,5	15,5
1921	538	1283	81	151	15,0	11,8
1922	573	1123	86	159	15,0	14,1
En 10 Années	7685	14517	1210	1901		

Les accidents survenus en Allemagne aux agents et ouvriers des chemins de fer en 1921 se répartissent de la façon suivante sur les différentes catégories :

	Pourcentage tués blessés	
Personnel de surveillance des gares et télégraphistes	1,39	1,20
Aiguilleurs	5,07	3,90
Personnel du service des manœuvres	27,01	28,20
Agents de la surveillance et de l'entretien des voies	3,76	2,60
Personnel de la locomotive	12,06	13,70
Personnel des trains	29,81	34,10
Autres agents	2,97	3,00
Ouvriers de la voie	9,70	7,10
Ouvriers des gares	3,50	2,50
Autres ouvriers	4,73	3,70

France.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1908/1913
tués :	31	19	14	36	31	32	163
blessés :	58	29	16	60	56	51	270
total :	89	48	30	96	87	83	433

Grande-Bretagne.

D'après des données officielles le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :	1919	1920	1921	1922	1919/1922
tués :	19	15	3	5	42
blessés :	490	540	352	330	1712
total :	509	555	355	335	1754

Hollande.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
tués :	4	1	1	3	3	3	5	3
blessés :	6	10	7	6	4	15	7	6
total :	10	11	8	9	7	18	12	9

Dans les années :	1918	1919	1920
tués :	1	2	8
blessés :	4	3	5
total :	5	5	13

Suisse.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
tués :	7	8	2	1	3	2	5	1
blessés :	183	182	136	145	191	148	157	191
total :	190	190	138	146	194	150	162	192

Dans les années :	1921	1922
tués :	2	2
blessés :	122	140
total :	124	142

La moyenne de l'effectif du personnel des manœuvres était d'environ 2500. De ces 2500 agents 33 ont donc été tués et 1595 blessés dans le courant de 10 années.

Par rapport à ces chiffres on peut observer qu'ils n'indiquent que la mineure partie des accidents survenus au service du triage. Si le nombre des accidents ayant un rapport indirect avec le système d'accrochage actuel étaient compris dans ces chiffres, l'image deviendrait encore plus effrayante. L'importance du chiffre total des accidents survenus au personnel des manœuvres ne laisse subsister aucun doute à cet égard.

On constate une certaine diminution du nombre d'accidents, grâce à un meilleur éclairage des gares de triage, à l'installation de freins automatiques etc. Ce nonobstant, les accidents dont les agents des manœuvres sont les victimes, sont excessivement nombreux, ainsi que les chiffres suivants le montrent.

En Allemagne, comme il a été dit précédemment, le pourcentage de tous les accidents mortels survenus au personnel du service des manœuvres est de 27,01%, celui des autres accidents est de 23,20% des nombres totaux. Il faut avec cela tenir compte du fait que le personnel des manœuvres ne constitue qu'à peu près 5% de l'effectif total du personnel.

En Hollande, les pourcentages des accidentés du personnel des manœuvres par rapport au nombre total des accidentés sont les suivants :

Année	1920	1919	1918	1917	1916	1915	1914	1913	1912	1911	1910
Pourcentage	69	77	59	43	29	86	57	36	48	41	45

Vu que l'effectif total du personnel des chemins de fer a passé au courant des années 1910 à 1920 de 35.000 à 48.000 en chiffres ronds et que le personnel des manœuvres a augmenté de 2.500 à 4.000, les pourcentages susmentionnés s'appliquent à une catégorie qui ne constitue pas un dixième du personnel total.

En Suède, le personnel des manœuvres encourut les nombres suivants d'accidents :

Années	Nombre total des accidents		Nombre total d'accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage	
	tués	blessés	tués	blessés
1919	35	2646	12	485
1920	34	2130	14	429
1921	10	1844	6	316
1922	16	1992	6	363
En 4 années	95	8612	38	1593

En Grande-Bretagne le personnel des manœuvres encourut en 1920 : 959 du nombre total de 4.608 accidents dont 46 mortels du nombre total de 371.

Les pourcentages des accidents survenus au personnel des manœuvres sont respectivement de 20,8% et de 12,4%. Il faut

tenir compte du fait qu'en Grande-Bretagne le personnel des manœuvres ne constitue que 3% du personnel dans son ensemble.

Si l'on considère que dans les statistiques tous les cas dont il n'est pas absolument certain qu'ils trouvent leur cause dans l'accrochage des wagons sont éliminés de la rubrique : « Accidents lors d'accrochage ou de décrochage », il en ressort que le nombre des accidents ayant quelque rapport avec le système actuel d'attelage doit être bien supérieur à celui qu'indiquent les chiffres cités ci-dessus. Les rapports des chemins de fer suisses contiennent par exemple une rubrique « Événements malencontreux lors de manœuvres » et une autre rubrique « Manœuvres prohibées et autres causes ». Une distinction semblable est établie en Hollande où les Chemins de Fer ont établi une rubrique « Accidents par la faute de l'accidenté ».

Un accident est, enregistré dans cette dernière rubrique lorsque les règlements qui prescrivent que les voitures doivent être arrêtées avant que l'accouplage ou le découplage puisse avoir lieu n'ont pas été observés. Chaque expert en matière de trafic par voie ferrée sait cependant que ces prescriptions ne sont suivies que par exception et qu'une stricte observance amènerait sans cesse des perturbations du service. En effet, le temps prescrit pour les manœuvres ne permet pas, comme règle générale, d'observer ces prescriptions.

Est considéré comme « événement malencontreux lors de manœuvres » l'accident qui se produit lorsqu'un ouvrier glisse ou est frappé lors de l'accrochage ou du décrochage.

Si nous tenions à signaler ces détails, c'est uniquement parce qu'ils mettent en lumière la défectuosité des statistiques. Une autre défectuosité consiste en ce que les statistiques n'établissent pas de distinctions entre le degré de gravité des blessures. Celui-ci est en général spécialement élevé pour le personnel du service des manœuvres. Les accidents survenus lors d'accrochage ou de décrochage ont presque toujours comme conséquence de diminuer considérablement le rendement de l'agent en cause. Une preuve très évidente de la gravité des accidents qui nous occupent nous est offerte par le pourcentage élevé des accidents mortels encourus par le personnel du service des manœuvres. La statistique suédoise nous apprend par exemple que 18,7% du nombre total des accidents, mais 42,1% du nombre des accidents mortels, sont arrivés au personnel du service des manœuvres. Le pourcentage élevé ressort plus clairement encore de la statistique française, reproduite ci-dessus, rédigée et publiée dans le temps par la Fédération française de Travailleurs des chemins de fer. Selon cette statistique qui n'a trait qu'aux accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage, les accidents mortels se montent durant les années 1908/1913 à 60% des autres accidents. Des proportions semblables existent en Allemagne, où dans les années 1913/1922 1.210 accidents mortels ont été enregistrés contre 1901 autres accidents.

Quelle que puisse être la valeur accordée aux statistiques, il en résulte cependant d'une façon évidente que l'application de l'attelage automatique aurait pour conséquence une diminution considérable des dangers auxquels est exposé le personnel du service des manœuvres.

Depuis plusieurs dizaines d'années déjà, les Organisations des Cheminots qui avaient connaissance de ces faits y virent une des directives pour leur activité et soulignèrent la nécessité impérieuse de ces perfectionnements.

Rappeler toutes les décisions prises dans les Congrès et où apparaît l'ardent désir des Cheminots de voir adopter ce perfectionnement, nous mènerait trop loin. Nous nous bornerons à relever que le Congrès International des Ouvriers du Transport tenu à Milan en 1905 avait déjà étudié à fond la question de l'attelage automatique et avait jugé indispensable son application. La nouvelle Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, reconstituée au sortir de la guerre a aussitôt donné toute son attention au problème. Le Congrès de Londres (1920) et ultérieurement celui de Genève (1921) s'en sont occupés sérieusement ; dans ces deux Congrès, un des membres du Comité a donné la démonstration pratique d'un appareil inventé par le Français, Boirault, et les amples discussions aboutirent à l'adoption unanime d'une résolution revendiquant pour tous les réseaux ferroviaires l'adoption d'un appareil d'attelage automatique.

Le fait que le Congrès Syndical International des 8 et 9 février tenu à Berne et qui formula les revendications ouvrières présentées à la Conférence de la Paix, exigea l'adoption d'un système d'attelage automatique, prouve combien le monde ouvrier en son entier appuyait cette revendication.

On peut constater avec joie que l'importance de l'attelage automatique devient évidente dans des milieux de plus en plus étendus.

La cinquième Conférence internationale du Travail tenue à Genève l'année passée adopta la résolution suivante, présentée par le délégué ouvrier Schürch :

« La cinquième session de la Conférence Internationale du Travail considérant l'importance, pour la sécurité du travail dans les exploitations de chemins de fer, des questions relatives à l'accrochage des véhicules, prie le Conseil d'Administration de se renseigner auprès des Gouvernements et les Organisations Internationales, Techniques et Professionnelles, sur la question de l'accrochage automatique, afin de déterminer si une entente internationale est désirable, afin de déterminer si une des travailleurs ».

Ce ne sont pas seulement des considérations d'ordre purement humain qui plaident en faveur de l'attelage automatique, bien que le fait seul que les risques professionnels s'en trouvent réduits justifierait les frais que comporterait son application. L'attelage automatique signifie également une amélioration et un perfectionnement apportés à l'exploitation ferroviaire en général. La manœuvre s'effectuerait bien plus rapidement et serait sujette à bien moins de perturbations. Il ne serait plus nécessaire d'atteler successivement chaque voiture et l'attelage se ferait sans l'intervention de l'agent. L'embouteillage des voies serait évité et le trafic des marchandises se trouverait grandement régularisé, ce dont bénéficierait considérablement la sécurité du trafic des voyageurs. Le matériel roulant se détériorerait moins vite, un grand nombre de réparations deviendraient superflues et les voitures feraient plus de service. L'effort de traction pourrait être augmenté car l'attelage automatique est bien plus résistant que l'accouplement à vis actuel.

Des expériences, faites en Suisse, ont mis en lumière un autre important avantage de l'attelage automatique. Lors d'une collision, la cohésion plus parfaite de l'ensemble existant grâce à l'attelage automatique, a empêché un wagon défoncé de chevaucher une autre voiture, ce qui a considérablement réduit les dégâts matériels.

Dans tous les pays et indifféremment du système d'accouplement automatique employé, on a été unanime à reconnaître la supériorité de ce mode d'attelage au point de vue technique, partout où il a été expérimenté. Dès le Congrès des Administrations des Chemins de fer, tenu à Washington en 1905, les représentants d'Angleterre et d'Irlande ont déclaré que le résultat des expérimentations avait été satisfaisant, tant pour ce qui concerne la rapidité du service que la sécurité du personnel.

Les Chemins de fer Solothurn-Zollikoven-Berne se sont prononcés également en faveur de l'attelage automatique. Dans une missive datée du 31 janvier 1924 adressée au Secrétariat de la Fédération suisse des Cheminots elle déclare : l'attelage automatique OF en usage sur nos réseaux depuis 1916 nous donne, sous tous les rapports, pleine satisfaction. On peut dire qu'il ne se produit pas, sur nos réseaux des accidents dérivant de l'accouplement ou du découplage des voitures.

La Société des Chemins de fer des Alpes bernoises, Berne Lötschberg-Simplon rapporte ce qui suit sur les expériences faites avec l'attelage automatique.

« Cet attelage peut être appliqué dans toutes les circonstances. Dans le cas où il serait adopté dans les chemins de fer du Continent il faudra modifier tous les appareils de traction et renforcer les heurtoirs. Les tampons pourront être supprimés. Ces modifications entraînent des frais si considérables que l'application de l'attelage automatique nous paraît exclue pour longtemps encore.

On peut néanmoins déclarer que l'adoption de l'attelage automatique permettrait un accouplement et un découplage plus rapide des convois et rendrait plus expéditive, par conséquent, leur formation et déformation. Il serait possible, spécialement en cas d'emploi de la traction électrique, de transporter des charges considérablement plus grandes que ne le permet le système d'accrochage à vis ».

(Lettre du 26 décembre 1923 adressée à la Fédération suisse des Cheminots.)

Il nous serait aisé de prolonger la liste de ces jugements favorables, mais nous nous bornerons à relever l'article de M. A. M. Bell, Ingénieur en Chef du Service du Matériel roulant de la Great Indian Railway paru l'année passée dans le numéro de septembre du Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer.

M. A. M. Bell déclare e. a. :

« Un système approprié d'attelage automatique permet l'accouplement instantané des voitures ; le découplage se fera tout aussi rapidement en renversant le levier qui se trouve à chaque côté de la voiture ; ce serait là un immense progrès comparé au système actuel qui exige de l'homme d'équipe qu'il se glisse entre deux voitures pour visser ou dévisser l'attelage et ceci avant la mise en marche ce qui est une cause perpétuelle de retard. . . . »

Par voie d'expérimentation on a constaté que le découplage des voitures reliées par attelage à vis exige 30 secondes au minimum. Pour un convoi de 50 wagons on arrive à 25 minutes sans compter le temps nécessaire à l'agent pour se rendre d'un bout du convoi à l'autre. (Normalement la manœuvre prend le double du temps.)

Pour l'attelage automatique la perte de temps se trouve pratiquement réduite à zéro.

Malgré ces résultats satisfaisants et l'attente pleinement justifiée d'un progrès technique immense, l'application générale de l'attelage automatique n'est réalisée que dans quelques pays extra-européens.

En Europe il n'a été adopté que sur quelques rares parcours. Ce sont les chemins de fer de l'Etat français qui ont fait le plus de progrès sous ce rapport, au cours des dernières années. Après expérimentation préalable de divers systèmes d'attelage automatique, le Gouvernement a accordé un crédit de 12 millions de francs aux fins d'expérimenter sur une vaste échelle durant une période de trois mois à partir de la mi-novembre 1923, avec le système Boirault. L'expérience a eu lieu dans la section La Rochelle et 12.000 appareils d'attelage ont été mis à disposition. Toutes les voitures et toutes les locomotives entrant dans la dite section ont été munies de l'appareil à la frontière de la section ; au moment où elles en sortaient on enlevait l'appareil.

Le Secrétaire de la Section des Cheminots de l'I. T. F. a pu se rendre compte personnellement que la mise en pratique a pleinement répondu à l'attente. L'attelage Boirault répond à toutes les exigences tant pour l'accouplement et le découplage que durant le parcours et on peut le considérer comme étant la solution parfaite du problème. C'est d'ailleurs aussi l'opinion des autorités des chemins de fer français tant dans la section de La Rochelle qu'ailleurs, où l'on a suivi l'expérience avec la plus grande attention. M. M. Lommond, Ingénieur et Galland, Inspecteur Principal, Chef des gares de La Rochelle, résume comme suit leurs conclusions. « L'appareil, tout en assurant une sécurité parfaite au personnel, réalise une économie de temps très appréciable dans le temps d'une gare de triage en particulier, et dans les manœuvres de gare en général, et nous affirmons que rien ne doit pouvoir s'opposer à l'application générale de l'accoupleur Boirault. »

Résumant son opinion notre Secrétaire envoya de La Rochelle le télégramme suivant au Conseil d'Administration du Bureau International du Travail à Genève :

« Ayant constaté personnellement les bons résultats donnés par l'application expérimentale de l'appareil d'attelage automatique Boirault dans la zone de la Rochelle des Chemins de Fer de l'Etat, j'ai pu me convaincre que la possibilité de la mise en pratique de l'attelage automatique a fait de tels progrès que, vu le nombre d'existences humaines de cheminots, sacrifiées chaque année en manœuvrant des véhicules à accrochage à vis et les améliorations techniques apportées par l'appareil automatique à l'exploitation des Chemins de Fer, il serait impardonnable de prolonger la période d'essais et d'étudier plus longtemps l'application de l'attelage automatique, cette application ne devant pas comporter suppression de personnel actuellement en service. »

Vu le degré de perfectionnement qu'a atteint la solution pratique du problème de l'attelage automatique, son application ne saurait être différée plus longtemps. Les cheminots y verraient, comme de juste, une preuve d'indifférence à l'égard de leur sécurité. On ne saurait tolérer non plus que telle Compagnie ferroviaire se retranchât derrière une autre, se déchargeant ainsi de sa responsabilité à l'égard de son personnel

sur d'autres Sociétés qui s'opposent à l'adoption de l'attelage automatique ou déclarent ne pouvoir supporter les frais qu'elle comporte. Il va sans dire que la réglementation uniforme et internationale et l'entente sur un système universel d'attelage automatique serait fort à désirer. Les avantages n'en seraient que plus importants et les inconvénients que pourrait offrir le passage d'une voiture d'un pays dans un état voisin seraient évités. On ne saurait admettre que l'application d'une invention comportant de si grands avantages et représentant l'effort laborieux d'un si grand nombre de techniciens, se trouve rendue irréalisable par la mauvaise volonté de quelques Sociétés. Si donc une entente générale entre les Administrations des Chemins de fer se trouvait être chose réalisable, les exploitations de l'Etat et les Sociétés disposées à adopter l'attelage automatique devraient, elles au moins, passer à l'exécution du projet. De ce fait, elles exerceraient une pression morale considérable sur elles qui s'opposent à un progrès d'extrême urgence.

Après ce qu'il a été dit plus haut, il serait oiseux de démontrer que les frais, loin d'être une perte de fonds, constituent au point de vue commercial, un excellent placement de capitaux. L'accouplage automatique augmente la capacité de rendement des chemins de fer et fait disparaître un abus qui, qu'on nous permette de le répéter expressément, ne se manifeste que partiellement, grâce au dévouement du personnel des Chemins de fer. Aujourd'hui qu'il a été trouvé une solution au problème de l'attelage automatique, il est naturel que le personnel refuse de compenser encore, en se chargeant des risques, une imperfection technique, imputable aux Compagnies elles-mêmes et il va de soi que les cheminots se conformeront rigoureusement aux règlements du service sans tenir compte des conséquences découlant de cette observation rigoureuse.

L'I. T. F. s'est abstenue, jusqu'à ce jour, de se prononcer plus particulièrement pour un système quelconque. Le fait essentiel, c'est que l'attelage automatique soit appliqué dans le plus bref délai. Nous tenons cependant à signaler tout particulièrement les résultats des essais, exécutés sur la plus vaste

échelle, avec le système Boirault et son application pratique à La Rochelle ; nous rappellerons également le fait que ce système est employé depuis 1913 sur le parcours Paris-Versailles, où il n'a donné lieu à aucune plainte.

Au reste, l'application de l'attelage automatique n'est autre chose que la mise à exécution des obligations assumées par les Parties contractantes en vertu de la Partie XIII du Traité de Versailles. Parmi les obligations sociales contenues dans la Charte du Travail figure la protection générale des travailleurs contre les accidents du travail. La modification du système d'attelage n'est qu'un pas dans cette voie, mais c'est de beaucoup la plus importante des mesures à prendre pour la sécurité des cheminots et du personnel du service des manœuvres plus particulièrement. Le succès en est garanti d'avance et la réalisation est, relativement, très simple.

Peu de métiers comportent des dangers aussi multiples et redoutables et exigent chaque année un aussi grand nombre de victimes que celui de l'agent du service des manœuvres. Exposé à toutes les intempéries, il doit exécuter un travail physique harassant et trop souvent sa vie ou sa mort dépendent d'un pur hasard. Si nous insistons sur l'application de l'attelage automatique, c'est avant tout parce que nous voulons rendre la sécurité et la santé du personnel des manœuvres, à un moindre degré, dépendant du hasard. L'I. T. F. sait gré à tous ceux qui ont contribué à la solution de ce problème technique et se déclare disposée à mettre toutes ses forces au service de son application définitive.

L'I. T. F. considère l'introduction de l'attelage automatique comme étant d'une nécessité péremptoire et vu les discussions dans les milieux patronaux, elle recommande la constitution d'une Commission mixte, réunissant des représentants des Administrations de Chemins de fer, des Gouvernements et de l'I. T. F., Commission qui serait chargée d'étudier les systèmes existants, de rapporter dans le plus bref délai sur les résultats et de présenter des propositions en vue de leurs réalisations pratiques.