



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:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Le Congrès de Vienne de la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux	67
Chronique Syndicale	68
Communications du Bureau	69
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays (Suisse)	70
Les cheminots allemands et le plan Dawes	74
Résultats financiers des chemins de fer de divers pays	75

Luxembourg: Création de chambres professionnelles	75
Pologne: La situation parmi les Cheminots	76
Pays-Bas: Persécution des cheminots aux Indes néerlandaises par le gouvernement hollandais	77
Suède: Le 7 ^e Congrès ordinaire de l'Union du Personnel des Locomotives	78
Le 12 ^e Congrès ordinaire de l'Union des Cheminots	78
Grande-Bretagne: Le Congrès annuel de l'Association des Employés aux Chemins de fer	78

Ecoles de Signalisation	79
Nouveaux organes syndicaux	79
Ouvriers du Transport: Les Conditions de travail des Chauffeurs de Madrid	79
Pays-Bas: Le trafic aérien	79
L'étendue du transport automobile	80
La circulation à New-York	80
Gens de Mer: Conférences maritimes internationales	80
Conférence des Armateurs de la Mer Blanche et de la Mer Baltique	81
Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux: Ouvriers du Bâtiment	82

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.

IV.

On est certain de ne porter aucune atteinte à la vérité, en affirmant que le problème des relations entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux n'a pas seulement occupé dans les discussions du Congrès de Vienne la première place, mais encore, que c'est aux décisions prises à cet égard, que le Congrès emprunte sa signification réelle.

Toutes les autres décisions — relatives à la lutte contre la guerre et le militarisme, au maintien de la journée de huit heures, à la législation sociale — quelque importantes qu'elles puissent être, ne nous donnèrent rien de neuf. Elles n'étaient, au fond, que des répétitions et des confirmations de décisions analogues, prises dans le temps. Encore l'intérêt fut-il singulièrement diminué, à la suite du fait qu'aucun échange de vues quelque peu prolongé et approfondi, n'eut lieu durant les séances plénières du Congrès. Des rapports imprimés étaient soumis aux délégués, qui les renvoyaient sans délai aux commissions, au sein desquelles toutes les divergences d'opinion — en tant qu'elles se manifestaient — étaient liquidées et où des décisions

unanimes étaient formulées et soumises ensuite, par le rapporteur de la commission, à l'approbation du Congrès. Tous ces facteurs contribuèrent à rendre le Congrès de Vienne le plus incolore et le plus terne de tous les Congrès tenus jusqu'ici par la F. S. I. On aurait tout aussi bien ne pas pu le tenir, sans les discussions dans la coulisse et les décisions relatives aux rapports entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels.

A l'égard de cette question, d'une importance si prépondérante pour le développement du mouvement syndical, pour son extension et sa combativité, les véritables débats eurent également lieu hors du Congrès. Les délibérations principales et décisives furent échangées dans la Conférence du Comité Directeur avec les délégués des Secrétariats Professionnels Internationaux, conférence qui précéda le Congrès proprement dit, et plus tard dans la Commission désignée pour examiner les décisions de cette Conférence avant qu'elles fussent ratifiées par le Congrès.

Ceci fut la cause — chose fort regrettable — que la question importante du développement ultérieur et de la réorganisation éventuelle de l'Internationale Syndicale, put à peine être soulevée et qu'il devint impossible de mettre en lumière la valeur de la décision, prise par ladite Conférence à la presque-unanimité, — un seul secrétariat s'abstint du vote — et de souligner son importance et sa signification.

Ce qui suit permettra au lecteur de s'en faire un jugement.

Lors de la Conférence du Comité Directeur de la F. S. I. avec les représentants des Secrétariats Professionnels, convoquée, à la suite de la demande du Conseil Général de l'I. T. F., les 9 et 10 novembre 1923 à Amsterdam, des propositions faites par la F. S. I. concernant des relations entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels furent adoptées par la majorité des Secrétariats représentés. Seuls six Secrétariats, ceux des Métallurgistes, des Travailleurs de l'Alimentation, du Cuir, du Vêtement, de la Pierre et des Transports s'opposèrent aux stipulations, prescrivant aux Secrétariats, d'une façon *obligatoire*, quelles organisations ils seraient tenus de ne pas accepter dans leurs rangs. Ces propositions, telles qu'elles avaient été votées

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.

par la Conférence de novembre, devaient être adoptées par le Congrès de Vienne, après avoir été ratifiées par la Conférence des Secrétariats Professionnels.

Les deux choses, la ratification et l'adoption, ont eu lieu. Auparavant, cependant, ces propositions ont subi un changement important par le vote d'une résolution qui modifie considérablement leur portée.

Il se trouva, au cours de la Conférence précédant le Congrès, que l'opposition contre ces propositions était beaucoup plus importante et plus sérieuse qu'on n'aurait pu le supposer après la conférence d'Amsterdam. Quiconque connaît les conférences internationales ne sera pas enclin à s'exagérer la valeur de cette opposition ; il ne devra cependant pas non plus la méconnaître.

Le désir d'autonomie, de plus d'indépendance, la répugnance contre toute tutèle et la conscience de la propre force et importance, voilà les sentiments qui se manifestèrent sans cesse au cours des discussions, se prolongeant durant un jour et demi, et qui se firent sentir plus spécialement à l'égard de la question de l'admission des organisations russes dans les Secrétariats Internationaux. Les travailleurs de l'Alimentation, qui ont déjà admis l'organisation russe, déclarèrent de façon non équivoque, qu'ils ne songeaient pas à l'exclure à cause de quelque décision du Congrès de la F. S. I. Les délégués de la plupart des autres Secrétariats Professionnels firent comprendre que leurs Internationales désiraient se réserver toute liberté à cet égard. Les vues, énoncées par le soussigné dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F., se trouvèrent à la conférence être partagées, dans les grandes lignes, par les représentants d'un bien plus grand nombre de Secrétariats Professionnels qu'on n'avait pu le supposer. Il apparut qu'un conflit, grave et réel, divisait les dirigeants de la F. S. I. de la grande majorité de la Conférence, conflit qui aurait eu des conséquences regrettables, si tous les délégués n'avaient pas eu conscience de la nécessité de sauvegarder l'unité avant tout et de viser à une cohésion et une collaboration aussi parfaites que possible.

C'est grâce à cette conviction, qu'après un ample échange de vues qui, en dépit de son objectivité prenait parfois des formes assez vives, voire même après, le Comité directeur de la F. S. I. et tous les Secrétariats Professionnels représentés ont pu se mettre d'accord sur une motion avec commentaire, proposée par le délégué de l'Internationale des P. T. T. — En voici le texte :

« La Conférence des Secrétariats Professionnels Internationaux avec le Comité Directeur de la Fédération Syndicale Internationale réunie le 31 mai et 1er juin 1924, à Vienne, déclare que seule la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam doit être reconnue comme l'Internationale de toutes les Organisations Syndicales.

Les décisions de la Conférence de la Fédération Syndicale Internationale avec les Secrétariats Professionnels Internationaux des 9 et 10 novembre 1923, à Amsterdam, sont reconnues comme *directives organisatrices*. »

A côté de ce qui est exprimé dans le premier alinéa, c'est à dire l'affirmation que la Fédération Syndicale Internationale est toujours reconnue comme l'unique Internationale Syndicale, l'importance essentielle de la résolution se trouve dans le commentaire qui fut adopté par le Comité Directeur et grâce à laquelle « l'opposition » put également souscrire à son texte. Ce commentaire affirme que les propositions votées en novembre ne seront plus considérées comme *obligatoires* mais simplement comme des directives. On continue, il est vrai, à attendre des Secrétariats professionnel qu'ils s'y conforment,

mais ils auront, cependant, la liberté de décider, en tenant compte des circonstances propres à leurs organisations, s'ils le feront ; ils auront, en d'autres termes, la liberté de décider s'ils admettront ou non, des organisations adhérant à une autre Internationale syndicale, notamment les organisations russes.

Le Comité Directeur de la F. S. I. adopta, je viens de le dire, le commentaire et y ajouta le désir que tout Secrétariat, lorsqu'il serait d'avis de devoir s'écarter des directives susvisées, en délibère, au préalable, avec le Comité Directeur ou le Bureau. A quoi l'opposition acquiesça comme à un désir fort légitime. Un amendement, visant à laisser à la F. S. I. la décision définitive concernant l'admission d'une organisation russe, ne fut pas seulement déclaré inadmissible par la majorité des Secrétariats Professionnels, mais fut même rejeté par le Comité Directeur comme étant poussé trop avant.

Le Congrès approuva les décisions de la Conférence et se déclara entendu avec la proposition, selon laquelle trois représentants des Secrétariats Professionnels siègeraient dans le Comité Directeur ; la Conférence désigna à cet effet les camarades A. Cook (Mineurs), G. J. A. Smit Jr. (Employés) et le soussigné.

Toutes les délibérations importantes au sein de la F. S. I., ayant trait aux intérêts des Internationales Professionnelles, auront donc lieu en la présence et avec la collaboration des représentants et défenseurs de ces organismes. Lorsque des discussions de ce genre auront lieu au sein du Bureau de la F. S. I., ces représentants pourront également y assister.

Il est certain que les décisions du Congrès ne donnent pleine satisfaction à personne. La présence de seulement trois Secrétaires internationaux dans le Comité Directeur de la F. S. I. est, par exemple, absolument insuffisante et ne peut être admise que comme un tout premier début.

Reconnaissons cependant, que, considérée d'une façon générale, la décision marque un pas dans la bonne direction. Elle accorde aux Secrétariats Professionnels une plus grande liberté, reconnaît leur autonomie et ouvre la voie pour une plus grande unité et concentration de forces et pour le développement progressif de la F. S. I. jusqu'à ce qu'elle doit devenir : une Internationale puissante et révolutionnaire, édifiée non sur la base des Centrales nationales, mais sur celle des Fédérations d'Industrie.

Edo Finmen.

Chronique syndicale.

Au courant du mois de mai, il ne se produisit pas dans l'industrie des transports des luttes de quelque ampleur. Dans la plupart des pays, il y eut par ci, par là, des conflits, mais à l'exception de la Norvège, où la lutte des transports se prolongea tout le mois durant, ils furent d'importance locale.

En Grande-Bretagne, comme d'ailleurs en Allemagne, ce furent surtout les mineurs qui furent englobés dans des conflits. En Allemagne, on en vint à une grève, mais le conflit put être liquidé en relativement peu de jours. Dans les mines anglaises, il y eut des cessations du travail qui ne se produisirent cependant que sur une petite échelle. Dans l'industrie des transports, le mois de mai fut assez calme, à l'exception du conflit à Leith, suscité par le refus des employeurs de licencier

des jaunes, embauchés comme briseurs de grève. Tout semble cependant présager de nouveaux conflits. La « Transport and General Workers' Union » a résilié, pour l'Angleterre, l'Ecosse et le Pays de Galles, le contrat existant auprès des entreprises de tramways et a réclamé, entre autres, une majoration des salaires de 10 pour cent. Un conflit menace davantage aux chemins de fer, conflit qui peut avoir des conséquences plus sérieuses. On sait que les compagnies hésitent à se conformer à l'accord conclu lors de la grève de janvier ce qui cause une vive agitation parmi le personnel des locomotives. Cette agitation a été accrue ces dernières semaines par certains agissements des compagnies empêchant ou entravant l'avancement à un traitement supérieur.

En Allemagne, tant les dockers que les marins de la grande pêche, ont pu enregistrer une amélioration notable de leurs salaires. Ceux-ci sont cependant encore de beaucoup inférieurs aux soldes réelles d'avant-guerre. Le mécontentement parmi les cheminots a beaucoup augmenté et l'Union des cheminots a soumis, en même temps que les deux autres organisations centrales, des revendications majorées au Gouvernement. L'agitation parmi le personnel est augmentée par l'incertitude existant à l'égard de l'application des projets du Comité Dawes, visant à transformer les chemins de fer allemands en une Société, sous contrôle étranger, et à en faire un gage pour le paiement des réparations.

En France, les dockers de Saint-Nazaire, de Saint-Malo et de l'île de Corse ont pu obtenir quelques augmentations de salaire. A St.-Nazaire et en Corse, il y eut une courte grève ; les dockers corses doivent leur victoire à l'action de solidarité des ouvriers du port de Marseille qui boycottèrent les compagnies de navigation corses.

En Belgique, une grève longue et acharnée des travailleurs au remorquage d'Anvers dut être levée, la compagnie la plus importante ayant réussi à embaucher de nombreux briseurs de grève.

En Norvège le grave conflit sévissant depuis des mois a pu être terminé, fin mai, sur la base d'une proposition de l'arbitre officiel. L'accord n'a pas traité à l'Union des Transports, avec laquelle des négociations spéciales sont menées.

Les événements en Pologne justifient de sérieuses préoccupations. Loin de tenir les promesses données, lors de la grève de l'automne passé, le gouvernement s'emploie à limiter d'une façon méthodique les droits des cheminots, à réduire les retraites et les salaires, à prolonger la durée du travail et à licencier, sous un prétexte quelconque, les agents qui pourraient lui causer des embarras. Des projets sont à l'étude accordant au capital étranger, anglais et français spécialement, une influence croissante sur les chemins de fer polonais, ce qui permet de croire que les mesures sévères contre le personnel sont prises sous la pression des capitalistes étrangers qui, de plus en plus, visent à transformer la Pologne en une colonie. Cette supposition est étayée par le fait que le gouvernement traite les autres fonctionnaires publics avec assez de bienveillance.

Une forte effervescence règne aussi parmi les travailleurs de Grèce. Dans différents ports, les dockers ont déposés ic travail ; la presse nous informe, qu'ils seraient appuyés par les cheminots au moyen d'une grève de sympathie. Nous n'avons pu, jusqu'ici, nous procurer des détails.

Le mois de mai a permis à l'I. T. F. d'enregistrer une extension, dont il y a tout lieu de se réjouir. La Fédération des Maîtres d'Hôtel et Cambusiers d'Australasie a adressé une demande d'adhésion ce qui fait qu'actuellement l'I. T. F. s'étend à l'Océanie également. En outre, le récent Congrès de l'Association des Employés des chemins de fer anglais a décidé par une grande majorité d'adhérer à l'I. T. F. De ce fait les trois organisations de cheminots de Grande Bretagne, groupant au total environ 500.000 membres, font partie de notre Internationale.

Mentionnons encore la reconstitution de la Fédération anglaise des Transports qui sous sa nouvelle forme a adhéré

également à l'I. T. F. L'Union des Marins et Chauffeurs en fait partie et est, par conséquent, affiliée également à l'I. T. F. Le nombre total de syndiqués anglais, adhérant à l'I. T. F., se monte actuellement à environ 800.000.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelles affiliations.

Depuis nos communications précédentes, nous avons reçu des demandes d'adhésion de :

la Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland (Association des Employés des Chemins de fer de Grande-Bretagne et Irlande groupant des employés, personnel de surveillance, chefs de gare, 60.000 membres) ;

la Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association of Australasia (Fédération des Maîtres d'hôtel et Cambusiers d'Australasie).

Cette organisation s'apprête, première parmi les organisations d'Océanie, à occuper la place qui l'attend dans les rangs de notre Internationale. Nous avons tout lieu de croire que son exemple sera bientôt suivi par d'autres.

**

Congrès de l'I. T. F.

Toutes les organisations auront reçu en plusieurs exemplaires, pour elles et à l'usage de leurs délégués :

*le rapport moral et financier sur les années 1922 et 1923 ;
l'ordre du jour du Congrès.*

Il a, en outre, été expédié aux organisations de cheminots :
un rapport complémentaire relatif à l'activité de la Section des Cheminots.

Que les organisations qui n'ont pas reçu ces documents, nous en informent sans délai !

*

Plusieurs organisations ont encore négligé de nous communiquer le nombre et les noms des camarades qu'elles ont l'intention de déléguer au Congrès. Nous attendons de leurs nouvelles à ce sujet, ainsi que par rapport au logement. Voir, à ce sujet, notre récente circulaire.

**

Cotisations.

Nous avons encore reçu de :

l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et des Tramways	Fl.	300,—
l'Union des Marins et Pêcheurs islandais	Fl.	62,58
la Fédération des Cheminots d'Argentine	Fl.	2.640,—
l'Association des Employés des Chemins de fer de Grande Bretagne et Irlande	£	300,—
le Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique	Frs.	11.825,—
l'Union des Cheminots suédois	Fl.	2.162,10
l'Union belge des Ouvriers du Transport	Frs.	5.990,—
l'Union des Cheminots lettons	Rbl.	3.000,—

*

**

Nouvelles publications.

Paraîtront prochainement dans la nouvelle Série de Documents et seront en vente, au prix de revient, les volumes suivants :

1. *L'attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de fer.* (Aperçu du stade où se trouve actuellement le problème et plaidoyer de l'I. T. F. en faveur de l'introduction.) Paraîtra fin juillet.
2. *Les conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les divers pays.* (Grande Bretagne et Irlande, Danemark, Pays-Bas, Espagne, Suède et Suisse; un tirage à part des rapports, de grande valeur documentaire, parus dans le Bulletin.)

Les organisations ont reçu, à ce sujet, une circulaire mentionnant les prix. Qu'elles ne tardent pas à nous faire leurs commandes !

* *

Nouvelle liste d'adresses.

Que les organisations n'ayant pas encore répondu à notre circulaire relative à la liste d'adresses, le fassent sans délai ! Il est temps que l'on mette la dernière main à la préparation.

* *

Congrès.

- Fédération suisse des Cheminots, à Berne, le 28 et 29 juin.
 Union Nationale des Cheminots anglais, à York du 7 au 11 juillet.
 Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux, à Ostende du 19 au 21 juillet.
 Union des Cheminots Bulgares, à Sofia du 28 au 30 août.



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

Suisse.

Chemins de fer.

I. La forme de l'entreprise.

Les lignes principales des chemins de fer suisses ont été rachetées par l'Etat aux compagnies privées, en vertu de la loi du 15 octobre 1897. Quelques autres parcours furent étatisés plus tard. L'exploitation se fait par l'Etat, c'est à dire par la Direction des Chemins de Fer Fédéraux, financièrement parlant, indépendante. La longueur totale du réseau des Chemins de Fer Fédéraux était :

au 1er janvier 1924 de	2943 kilomètres
Exploités pour compte de tiers	96 »
	<hr/> 3039 kilomètres

L'effectif du personnel se montait au 1er janvier 1924 aux nombres suivants :

- 1° *Personnel de l'Exploitation* (y compris les ateliers, occupant 4462 personnes) 33.814 personnes

2° *Personnel de la voie* (y compris le service d'électrification)

a) agents permanents	69	
b) agents temporaires	1.015	1.084 »
	<hr/> Total	34.898 personnes

Les Compagnies privées exploitent :

- 1° 34 lignes à voie normale, ayant une longueur totale d'environ 834 kilomètres ;
- 2° 66 lignes à voie étroite, ayant une longueur totale de 1484 kilomètres (sur territoire étranger 5,5 Km.) ;
- 3° 16 chemins de fer à crémaillère, ayant une longueur totale de 110 kilomètres ;
- 4° 29 tramways (en tant qu'ils ne sont pas municipalisés et y compris les lignes de banlieue et interurbaines) ayant une longueur totale de 397 kilomètres (dont environ 19,5 Km. sur territoire étranger) ;
- 5° 49 funiculaires, ayant une longueur totale de 52 kilomètres.

L'effectif du personnel des chemins de fer privés se montait en moyenne en 1922 à 7500 personnes. Depuis lors, il a baissé à la suite de mises à la retraite, de révocations etc. et est actuellement de 6.500 à 7.000.

Ces derniers temps, des compagnies exploitant des lignes privées ont fusionné dans quelques cas. On peut s'attendre à d'autres fusions bien qu'en mesure limitée. Celles qui ont eu lieu jusqu'ici furent la suite des circonstances, vu qu'elles contribuent à assurer un mode d'exploitation plus rationnel.

L'Etat dispose d'un certain contrôle, au moyen des contrats de concession.

II. Le rendement financier.

Solde débiteur du compte Profits et Pertes durant les années :	
1914	Frs. 17.235.250,96
1915	» 16.630.119,57
1916	» 18.706.826,84
1917	» 29.238.394,32
1918	» 54.848.927,44
1919	» 30.844.064,21
1920	» 31.701.313,55
1921	» 72.505.840,79
1922	» 45.513.679,60
	<hr/> Frs. 317.224.417,28

Il faut déduire de ce chiffre :

Le solde actif de l'année 1913 qui fut reporté sur l'année 1914, soit	Frs. 8.039.164,15
Capital non remboursé, à la suite de la prolongation du terme légal pour l'amortisation de 60 à 100 ans, bonifié sur le compte Profits et Pertes de l'année 1920	» 98.427.907,60 » 106.467.134,75

Montant du déficit au 31 décembre 1922 Frs. 210.757.282,53

Solde créditeur en 1923 du compte Profits et Pertes, environ Frs. 4.000.000,—

Pour la première fois depuis 1913, le compte Profits et Pertes se solde en 1923 par un bénéfice qui sera utilisé pour amortir le déficit de plus de 210 millions susmentionnés.

Dépenses pour main d'œuvre.

Traitements, salaires, tenue de service, indemnités, etc. :					
	1913	1921	1922	1923	1924
Frs.	86.665.000	219.505.000	198.367.000	185.183.666	187.475.000

La diminution des frais pour la main d'œuvre est due, d'une part à la diminution des indemnités de cherté de vie et d'autre part à la réduction de l'effectif. Celui-ci a baissé depuis 1920 de 5500 unités en chiffres ronds et se trouve de 3000 unités au-dessous du niveau de 1913 et cela, en dépit de l'introduction

de la journée de 8 heures en 1919 et l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1921, de la loi sur la durée du travail du 6 mars 1920.

L'accroissement du déficit trouve en grande partie sa cause dans le fait que les Chemins de fer fédéraux n'ont augmenté leurs tarifs que trop tard, c'est à dire quand la vie avait déjà beaucoup renchéri, et encore en partie d'une façon insuffisante. Au cours de la dernière année de nombreuses réductions des tarifs ont été introduites, notamment du tarif pour voyageurs et des tarifs exceptionnels des marchandises. Le Gouvernement, c'est à dire le Département des Chemins de fer, exerce une influence sur les tarifs, du fait que, comme organisme politique, il est exposé et donne facilement prise aux agissements des usagers des chemins de fer.

La situation financière de la plupart des compagnies privées continue à être peu favorable. L'Etat ne garantit de dividendes, ni aux actionnaires, ni aux obligataires des entreprises privées. Un nombre de compagnies ferroviaires privées ont bénéficié cependant de subventions extraordinaires, de la part, à titre de prêt.

Pendant la guerre déjà et également après l'armistice, on eut recours à toutes espèces de mesures d'économie, tant aux Chemins de fer fédéraux que dans les entreprises privées. Aux Chemins de fer fédéraux on a réclamé à haute voix la réduction de l'effectif du personnel, après qu'on eut procédé, en 1920, à de nombreux embauchements. Les organisations du personnel ont, dans le temps, mis en garde contre une extension prématurée et exagérée du personnel, extension motivée de la part de la Direction par la mise en vigueur de la loi sur la durée du travail, élaborée sur la base du principe des huit heures. Le manque de personnel se fait déjà sentir de façon fort gênante. D'après un tableau, publié en mars 1924 par la Direction générale, l'activité des chemins de fer en 1923 est représentée par les chiffres suivants :

a) *Marchandises transportées (en tonnes) :*

1913	1922	1923	Pourcentage comparatif entre 1923 et 1913
Frs. 14.614.781	13.245.115	14.745.939	100,3

b) *Voyageurs :*

91.649.336	81.032.550	86.937.938	95
------------	------------	------------	----

Le personnel ne s'oppose pas, en principe, à l'application de mesures d'économie appropriées. Il refuse, cependant, d'être seul la victime de ces mesures. Les organisations ont déposé dans le temps des propositions pour arriver à une simplification de la gestion ; on en a cependant à peine tenu compte, lors de la récente réorganisation des chemins de fer. Ces propositions signifiaient une réorganisation complète de l'administration, visant avant tout à supprimer les directions d'arrondissement et à obtenir de la sorte une centralisation, partant une simplification de l'administration. La loi du 1er avril 1924 a apporté, il est vrai, une certaine simplification en portant le nombre des arrondissements de cinq à trois.

Ces dernières années le transport par automobile s'est singulièrement accru, une partie des petites Compagnies privées s'en ressent particulièrement. La Fédération suisse des Cheminots a précisé son point de vue en la matière par la voix de son Secrétaire général. Elle est d'avis qu'étant donné le développement de l'automobilisme, ce serait une faute de lutter contre lui ; il faut, d'après elle, plutôt viser à une collaboration et à un appui réciproque des deux plus importants moyens de transport de l'heure actuelle — le chemin de fer et l'auto.

III. Les rapports entre la Direction et l'organisation du personnel.

A côté des organisations syndicales, parmi lesquelles la Fédération suisse des Cheminots (S. E. V.) est de beaucoup la plus importante, il existe une « Commission du Personnel », créée en 1919 et conservant encore un caractère provisoire. Elle est composée de représentants des diverses catégories du

personnel et compte actuellement 25 membres. Elle ne s'occupe que de questions ayant trait au service (règlements et prescriptions, amélioration de l'exploitation etc.), tandis que les questions du domaine syndical (conditions de salaires, d'engagement, de promotion, heures de travail etc.) sont traitées par l'organisation. L'expérience acquise depuis 1919 a démontré que cette répartition de la besogne est fort pratique, raison pour laquelle le personnel désire la maintenir. Le contact entre la Commission du Personnel et l'organisation syndicale se trouve établi du fait que avant les réunions officielles de la Commission les dirigeants de l'organisation invitent généralement les membres de la Commission à une entrevue et que deux représentants syndicaux peuvent assister, avec voix consultative aux délibérations de la Commission.

Les affaires soumises par la Direction générale — dont le président remplit d'office les fonctions de président de la Commission — à la Commission du Personnel sont examinées avant la discussion de la réunion plénière par des commissions professionnelles, composées de membres de la Commission. Il existe trois de ces commissions, se rapportant aux différentes divisions du service. Le chef des divisions, du ressort duquel est l'affaire qu'on traite, assiste, tant aux réunions des Comités professionnels qu'à celles de la commission plénière. La grande difficulté à laquelle se heurte la Commission du Personnel se trouve dans le fait qu'elle n'a que des attributions consultatives. Des propositions de l'organisation des Cheminots visant à étendre les attributions de la Commission n'ont donné jusqu'ici aucun résultat.

La mise en vigueur de la nouvelle loi sur l'organisation des Chemins de fer fédéraux assure à la Commission du Personnel les bases légales nécessaires. L'élection des membres se fait par le personnel. Les agents au service actif, membres de la Commission, ont droit à un congé et au voyage gratuit pour assister à ses sessions. Ils touchent en outre leur salaire et une indemnisation partielle de leurs frais de séjour.

En même temps que la création de la Commission du Personnel eut lieu celle des Services du Personnel auprès des Directions d'arrondissement et de la Direction générale. Ces Services sont chargés de renseigner le personnel sur les questions touchant les rapports généraux de service et les droits qui en découlent et de lui fournir des indications sur la manière de présenter des requêtes, des plaintes et d'interjeter appel. Ils donnent, en outre, leur préavis sur les plaintes et appels relatifs aux traitements, aux promotions, aux indemnités pour travail supplémentaire, et pour déplacement, sur les peines proposées par les chefs de service et sur les appels contre des peines infligées. Les chefs des Services du personnel prennent part aux séances de la Commission du Personnel. La défectuosité principale des services du personnel se trouve, de même que pour la commission, dans le fait qu'ils n'ont que voix consultative. Les relations entre les syndicats et les Services du personnel sont très suivies.

Les négociations sur toutes les questions importantes, touchant le personnel, sont menées entre l'administration des Chemins de fer fédéraux et la Fédération suisse des Cheminots. Elles ont lieu lors de nécessité. Vu que les attributions du Conseil d'Administration des Chemins de fer fédéraux ont été augmentées par la nouvelle loi concernant l'organisation des chemins de fer et que ce Conseil a gagné d'importance par la réduction du nombre des membres, il est d'une grande valeur pour le personnel que le Secrétaire général de la Fédération des Cheminots en fasse partie. Le Conseil d'Administration s'occupe, entre autres choses, d'élaborer les divers règlements (règlements de salaires, Statuts de la Caisse de pensions et de secours etc.).

Les négociations concernant l'indemnité de cherté de vie ont lieu avec les autorités publiques et sont menées par l'union centrale du personnel fédéral, la Fédération des Salariés de l'Etat et du Personnel des Entreprises publiques de Transport,

à laquelle la Fédération des Cheminots adhère comme organisation principale et qui groupe environ 95% du personnel des entreprises de transport. Les pourparlers sur les traitements et salaires de base doivent se faire avec les autorités compétentes, mais seul le Parlement a le droit de déterminer leur montant.

Lorsqu'il s'agit de questions intéressant quelqu'agent personnellement et en partie aussi de celles touchant une catégorie entière, l'organisation peut également en saisir les chefs de service.

Les agents des Chemins de fer fédéraux et, jusqu'à un certain point, ceux des Compagnies privées ont droit, dans une certaine limite, au voyage gratuit et à un congé lors d'assemblées de délégués ou lors de séances du Comité Central (maximum 6 jours de congé, à obtenir en 4 fois au maximum et 4 billets gratuits).

Les Compagnies privées se trouvent, en ce qui concerne l'application des conditions du travail, pour autant que celles-ci sont réglées par la loi, sous le contrôle du Département des chemins de fer. Il s'agit dans ce cas de la loi concernant la durée du travail. Le personnel doit cependant veiller lui-même et avoir soin de se défendre contre des attaques éventuelles. Pour la fixation des horaires, des conférences ont lieu régulièrement entre le Département des Chemins de fer et les Compagnies privées.

IV. Le droit de grève.

Jusqu'ici, il n'y a en Suisse aucune loi qui défende au personnel des entreprises de transport de faire la grève ou d'appliquer la résistance-passive. Le projet d'une nouvelle loi sur les salaires, déposée depuis septembre 1922, mais non encore adoptée par le Parlement, contient cependant une stipulation disant que l'agent doit s'acquiescer fidèlement et consciencieusement de ses devoirs, faire tout ce qui est en son pouvoir pour favoriser les intérêts de l'administration et renoncer à tout ce qui peut leur porter préjudice; qu'il ne peut, notamment, ni déposer indûment le travail, ni exhorter ou donner lieu à d'autres de le faire.

Il va sans dire que les organisations sont nettement opposées à cette stipulation et que leurs représentants au sein du Parlement agissent en conséquence.

Les tentatives visant à priver le personnel des entreprises de transport du droit de grève trouvent leur cause dans le fait que ce personnel, les cheminots plus spécialement, a participé à la grève générale de novembre 1918 qui dura 3 jours. Les motifs de cette grève étaient la misère où se trouvait la classe ouvrière et le mécontentement qui en était né.

La grève fut levée après avoir duré trois jours; le Gouvernement appela beaucoup d'hommes sous les armes, mesure dont les cheminots furent surtout les victimes. Le Conseil Fédéral décida la militarisation des entreprises de transport, ce qui n'empêcha pas le personnel de prendre part au mouvement.

L'application de la journée de huit heures dans les usines, et plus tard aussi dans l'industrie des transports, peut être considérée comme un résultat de la grève. D'autres promesses de la part des autorités, telles que celle de l'introduction d'une assurance contre la vieillesse et l'invalidité, n'ont pas été réalisées jusqu'ici. Dans le domaine politique, on obtint finalement l'application du principe de la représentation proportionnelle aux élections pour le Conseil National.

La résistance passive n'a pas été appliquée en Suisse jusqu'à présent.

V. L'organisation du Personnel.

Le personnel est syndiqué dans les organisations suivantes: la Fédération suisse des Cheminots,

la Fédération chrétienne sociale du Personnel des Transports,

la Société suisse des Mécaniciens de Locomotives, la Fédération des Fonctionnaires des Chemins de fer fédéraux, dit «*Oftener Verband*».

Les effectifs de ces organisations se montent aux nombres suivants:

1^o Fédération suisse des Cheminots, 1er janvier 1924
36.240 membres au service actif,
5.250 retraités
41.490

(environ 1000 agents des tramways sont compris dans ce chiffre.)

2^o L'effectif de la Fédération chrétienne sociale n'est pas connu, vu qu'elle n'a pas publié de chiffres à cet égard. Le nombre des syndiqués ne dépassera probablement pas les 600. Elle fut fondée après la grande grève de novembre 1918 et est appuyée par les autorités.

3^o La Société des Mécaniciens de Locomotives compte encore environ 500 membres.

4^o La Fédération des Fonctionnaires doit compter également environ 500 membres, dont certains adhèrent aussi à la Fédération des Cheminots.

La Fédération suisse des Cheminots est seule adhérente à l'I. T. F. et à l'Union Syndicale Suisse. Son effectif se répartit de la façon suivante sur les différents services:

Personnel de l'administration	1.607
Personnel des gares et stations	4.955
Personnel de surveillance (exploitation et ateliers)	1.213
Aiguilleurs et gardes-voie	3.940
Personnel de la manœuvre	2.143
Personnel des trains (chefs de trains, conducteurs, serre-freins)	2.968
Personnel des locomotives	2.757
Ouvriers de la voie et du service des marchandises dans les gares et stations	8.038
Ouvriers des ateliers	3.185
Personnel de Chemins de fer fédéraux	30.806
Personnel des Compagnies privées	5.434
Retraités	5.250
	<u>41.490¹⁾</u>

Les tentatives visant à grouper le personnel des Chemins de fer en une seule organisation datent d'il y a bien des années déjà. La grève générale, la persécution judiciaire des cheminots qui la suivit et le traitement, en général, du personnel de la part de l'administration, ont hâté la réalisation du désir d'unité. On peut constater aujourd'hui que la pensée de l'unité a pris racine parmi les travailleurs, depuis les résultats favorables acquis après la création de la Fédération le 1er janvier 1920. Il s'agit à présent de développer la Fédération dans le domaine financier. Un pas a déjà été fait dans ce sens par l'augmentation successive des cotisations. La concentration des caisses de retraite et de secours gérées par les diverses sous-fédérations séparément, est le but suivant que l'organisation doit s'efforcer d'atteindre, d'une part pour consolider la Fédération, d'autre part pour rendre ces institutions plus solides, financièrement parlant, et pour en simplifier l'administration.

La Fédération chrétienne sociale et la Société des Mécaniciens s'emploient de toutes façons pour priver l'organisation des cheminots de ses membres; ces tentatives n'ont eu cependant aucun succès, jusqu'à présent.

La Société des Mécaniciens avait primitivement l'intention d'adhérer à la Fédération. Les pourparlers échouèrent à cause de l'affiliation à l'Union Syndicale dont la Société des Mécaniciens ne fait pas partie. Elle comprend certains membres qui adhèrent en même temps à la Fédération des Cheminots et à celle des Fonctionnaires.

¹⁾ Se répartissant en 10 sous-fédérations groupant le personnel, selon les catégories susdites.

VII. Conditions du travail.

(Statut du Personnel.)

Le personnel des Chemins de fer fédéraux ne possède pas de garantie réelle contre la révocation. Le personnel engagé par contrat est nommé pour une durée de trois ans, au cours desquels on ne peut procéder à une révocation (sauf lors de mesures disciplinaires pour faute grave). On ne peut pas agir en justice lorsque le contrat n'est pas renouvelé après trois ans, défectuosité qui a été signalée par le personnel, il y a des années déjà, et dont l'abolition est exigée.

Il n'existe pas de tribunal d'arbitrage ; lors des révocations disciplinaires infligées par les Directions d'arrondissement, les agents peuvent en appeler à la Direction générale. Auprès des Compagnies privées il n'y a aucune possibilité de recours contre des révocations, à moins qu'il n'y ait eu des violations du contrat. Dans ce cas l'agent peut porter plainte devant le tribunal.

En principe, les agents ont le droit de remplir des fonctions publiques ; ils doivent cependant y être autorisés par les Directions compétentes. On ne peut refuser cette autorisation que si elle donnerait lieu à de sérieuses difficultés par rapport au service. Si l'autorisation est refusée ou retirée, le requérant peut porter plainte ; contre des décisions des Directions d'arrondissement, auprès de la Direction générale, contre des décisions de celle-ci, auprès du Conseil Fédéral, dont la décision est définitive. Une retenue du salaire est appliquée, lorsque l'absence du service dépasse 12 jours au cours d'une année. Les jours de repos se trouvant dans cette période ne sont pas décomptés.

Une exception est faite par rapport à l'autorisation de remplir un mandat au Conseil National. La Constitution contient une stipulation déterminant que des salariés de l'Etat ne peuvent être membres du Conseil National ; ils ont, cependant, le droit d'accepter un mandat au Conseil des Etats (représentation parlementaire des cantons).

VIII. La durée du travail.

En ce qui concerne la durée du travail, les jours de repos et les congés du personnel, la question est réglée par la loi fédérale du 6 mars 1920, adoptée lors du référendum du 30 octobre 1920 par une majorité d'environ 100.000 voix. Celle-ci ne s'applique pas seulement aux entreprises étatisées (Chemins de fer fédéraux, Postes, Télégraphes et Téléphones), mais aussi aux entreprises de transport concédées par la Confédération.

La dite loi s'applique au personnel d'exploitation des entreprises susvisées, mais ne vise pas le personnel des ateliers qui est régi par la loi sur les fabriques. Il n'y a pas de législation, s'appliquant au personnel de l'administration.

La loi établit une distinction entre la durée du travail et celle des tours de service et de repos.

La durée du travail ne doit pas, dans une période de quatorze jours consécutifs ou séparés par des jours de congé isolés, dépasser une moyenne de huit heures par jour. La durée du travail, compensation comprise, ne doit pas excéder dix heures dans un même tour de service. Si par suite de retards de trains, la durée maximum de 10 heures est dépassée, ces heures supplémentaires doivent être compensées au cours des trois journées de travail suivantes. Le travail dépassant durant la période de quatorze jours la moyenne de huit heures, doit être compensé ou rétribué, à raison de 25 pour cent au-dessus du salaire normal. Cette rétribution en espèces doit cependant être limitée à 150 heures par année civile.

Pour les services comportant en large mesure l'acte de simple présence, la durée moyenne du travail peut être portée à neuf heures. Dans ces cas, il faut, dans chaque service et à chaque tour, examiner s'il y a lieu d'appliquer cette stipulation. Le prolongement au-dessus de la moyenne de 8 heures doit, dans ces cas, être fait de façon à ce que la durée du travail soit prolongée de la moitié des heures de simple présence, mais d'une heure, au maximum.

Le tour de service comprend la durée du travail jointe à celles des pauses pendant une journée de travail. Il ne doit pas, dans une période de quatorze jours consécutifs au maximum, excéder 13 heures. La durée maximum d'un tour de service est de 14 heures, compensation comprise. Lorsqu'elle est dépassée par suite de retards de trains ou pour d'autres causes de plus d'un quart d'heure, les heures effectuées en plus doivent être compensées au cours des trois jours suivants.

Le tour de repos ne doit, dans une période de quatorze jours consécutifs au maximum, pas être inférieur à 11 heures. Lorsque les circonstances le permettent, elle ne devra pas être réduite au-dessous de 12 heures. La durée minimum d'un tour de repos, compensation comprise, doit être de 10 heures. Dans des cas exceptionnels, elle peut être diminuée à 9 heures, après quoi une compensation doit avoir lieu au cours des trois jours suivants. Lorsque l'agent à un logement de service à proximité de l'endroit où il travaille, le tour de repos peut être porté à 10 heures $\frac{1}{2}$.

Est considéré comme service de nuit tout service effectué entre 11 heures du soir et 5 heures du matin. Le service de nuit ne doit pas être fourni plus de sept fois consécutives, ni plus de quatorze fois en 4 semaines. Cette stipulation ne concerne pas les agents engagés pour le service de nuit. Une indemnité spéciale, de 40 centimes par heure, est accordée pour le service de nuit, effectué entre 11 heures du soir et 4 heures du matin. Le travail nocturne et dominical n'est pas évalué à une durée supérieure à celle du travail des jours ordinaires.

Tout agent occupé dans les conditions prévues par la loi a droit pendant l'année civile à cinquante-six jours de congé convenablement répartis, dont vingt au moins tombant un dimanche ou jour férié. Des délais de plus de deux semaines entre deux jours de repos et de plus de 5 semaines entre deux dimanches de repos devront être évités, si possible. Le jour de repos est de 24 heures, l'agent doit pouvoir le passer à domicile. Le jour de repos sera précédé, immédiatement ou de très près, d'un tour de repos de neuf heures au moins. Lors de passage du service du soir ou de nuit à celui de jour ou du matin, des tours de repos de vingt-huit heures peuvent être comptés comme demi-jours de repos. Si un dimanche ou jour férié, le tour de service ne dépasse pas midi, le reste du jour peut être considéré comme demi-jour de repos, pourvu que le tour de service n'ait pas duré plus de cinq heures et que le tour de repos y faisant suite, soit de dix-huit heures au moins.

Tout agent occupé dans les conditions prévues par la loi a droit pendant l'année civile aux vacances suivantes :

7 jours, les 7 premières années de service ;

14 jours, dès l'année où il atteint 8 ans de service ou l'âge de 28 ans révolus ;

21 jours, dès l'année où il atteint 15 ans de service ou l'âge de 35 ans révolus ;

28 jours, dès l'année où il atteint l'âge de 50 ans.

Chaque période de vacances de 7 jours comprend un des cinquante-six jours de repos susmentionnés.

Pour déterminer le nombre d'années de service, on tiendra compte de tout le temps passé par l'agent au service d'entreprises de transports, auxquelles s'applique la présente loi.

Une diminution de la durée des vacances, à la suite d'absence pour cause de maladie, d'accident ou de service militaire, ne sera appliquée que si l'absence pendant l'année civile se monte à plus de 70 jours. Dans ce dernier cas, la durée des vacances sera réduite de $\frac{1}{52}$ pour chaque semaine d'absence du service.

Le personnel devra être entendu avant la mise en vigueur des tableaux de roulement qui doivent être dressés sur des formules prescrites par la loi. Auprès des Chemins de fer fédéraux, des conférences avec le personnel ont généralement lieu à ce sujet.

L'article 16 de la loi concernant la durée du travail prévoit que dans des circonstances exceptionnelles des *dérogations à la loi* peuvent être permises par le Conseil fédéral. Ceci a été plus spécialement le cas pour les compagnies de chemins de fer privées qui se trouvaient dans la détresse. A ce propos, une lutte incessante a dû être menée contre le Département des Chemins de fer, des dérogations ayant été accordées en bien trop large mesure.

En 1923, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux a également réclamé des exceptions à la loi ayant l'intention de prolonger la durée du travail à huit, neuf ou dix heures selon les services, de prolonger le tour de service et de diminuer, par conséquent, le tour de repos; elle réclamait également la suppression de la 4^{ème} semaine de vacances. Le département soumit la requête à la Commission Consultative, prévue à l'article 18 de la loi qui est désignée par le Conseil fédéral et se compose de 7 représentants des administrations (chemins de fer fédéraux, chemins de fer privés, postes et télégraphes), de 7 représentants des travailleurs et d'un président. Cette commission paritaire examina les propositions de la Direction générale et arriva à la conclusion qu'elles n'étaient pas conciliables avec la loi. Sur ce, les Chemins de fer fédéraux modifièrent leurs propositions et limitèrent la prolongation de la durée du travail à une demi-heure en moyenne pour le personnel des trains, le personnel de l'entretien du matériel roulant et, dans la période allant du 1^{er} avril au 31 octobre, également pour les ouvriers de la voie. Ils renoncèrent à la prolongation du tour de service et à la suppression de la 4^{ème} semaine de vacances. Une décision dans ce sens fut mise en vigueur le 1^{er} septembre 1923. Le caractère exceptionnel de cette mesure est mis en lumière par l'indemnisation d'un franc par heure qui sera accordée pour tout travail effectué, en vertu de ladite décision, en sus des heures normales.

Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer la loi ne s'applique pas au personnel des services administratifs (bureaux centraux) et ouvriers des ateliers centraux (à distinguer des ateliers de dépôt, où des réparations légères sont seules effectuées et dont le personnel est régi par la loi).

Pour le *personnel des services administratifs*, il n'y a pas jusqu'ici de réglementation légale de la durée du travail. Depuis 1918, il jouit de la journée de huit heures avec la semaine anglaise. Autrefois il devait travailler les jours précédant des jours fériés ou les samedis jusqu'à 5 heures. En 1922, les autorités exigèrent une certaine compensation pour l'après-midi du samedi. Les heures de travail actuelles sont, entre le 1^{er} avril et le 30 septembre, de 7 h. $\frac{1}{2}$ à midi et de 14 h. à 18 h. et, entre le 1^{er} octobre et le 31 mars, de 8 h. à midi et de 14 à 18 h., le samedi toujours jusqu'à midi. Les vacances du personnel de l'administration sont les suivantes :

- 1^o Employés de la 6^e et 7^e échelle de traitements (commis 3^e et 4^e classe, concierge des bureaux des administrations, magasiniers, garçons de bureau, garçon de course etc.) 2 semaines lorsqu'ils ont accompli 10 années de service ou ont atteint l'âge de 35 ans révolus 3 semaines
- 2^o Autres employés 3 semaines
- 3^o Chefs de service et leurs remplaçants (ces derniers sous certaines conditions) 4 semaines

Pour le *personnel des ateliers centraux* auquel s'applique la loi sur le travail dans les fabriques, la semaine de 48 heures est en vigueur. La loi ne prévoit pas de réglementation pour les vacances. Un décret de la Direction générale accorde aux ouvriers des ateliers, à partir du 1^{er} janvier 1921, des vacances rétribuées selon la base suivante :

durant les premières 9 années de service	6 jours
dès la 10 ^e année de service ou l'âge de 30 ans révolus	9 »
dès la 15 ^e » » » » » » 35 » »	12 »
dès la 20 ^e » » » » » » 40 » »	18 »

Les agents des chemins de fer fédéraux ont droit à un congé de 1 à 3 jours, selon les circonstances, en cas de décès

de parents, d'accouchement de la femme; on accorde aux agents permanents un congé rétribué, jusqu'à 8 jours, lors de mariage et de voyage de noce et aux ouvriers permanents un congé de 2 jours. (A continuer.)

Les cheminots allemands et le plan Dawes

L'Union des Cheminots allemands vient de publier, de concert avec l'Union nationale des Employés et Aspirants-Employés des Chemins de fer un mémoire exposant le point de vue du personnel à l'égard des parties du rapport Dawes, relatives au réseau ferré allemand. Le mémoire se borne intentionnellement à un examen purement objectif des conséquences probables de l'application du rapport sur la situation économique, en général, et sur les conditions de travail des cheminots, en particulier. La phrase suivante, empruntée du rapport de l'expert ferroviaire connu, M. Acworth, sur la réorganisation des Chemins de fer autrichiens, figure en tête du mémoire : « Il est nécessaire avant tout que les réformes aient lieu avec la bonne volonté du personnel; car il n'est pas possible de faire fonctionner un organisme, fut-il même parfait, si le personnel est mécontent et se fait des soucis pour son avenir. » Voilà déjà tracées les pensées sur lesquelles le mémoire est basé : les cheminots allemands désirent et réclament que les mesures nécessaires soient prises, après consultation des organisations, et s'opposent nettement à ce que le réseau ferré allemand soit considéré uniquement comme une source de bénéfice et de réparations, en perdant complètement de vue que son but essentiel est celui de servir le trafic en Allemagne.

Sur plusieurs points, notamment au sujet de la politique allemande des tarifs, le mémoire approuve le rapport Dawes, sur d'autres points, il fait des réserves ou réfute certaines argumentations. Ceci s'applique plus particulièrement aux affirmations du rapport, relatives au développement des frais de main d'œuvre, affirmations prenant comme point de départ constant le niveau actuel, excessivement bas, des salaires.

Le mémoire se termine par les conclusions suivantes :

« Lorsqu'on considère à côté de tout ce mécanisme (le système de contrôle) les stipulations matérielles du projet — remise du réseau ferré à une société par actions, renoncement par le Reich à son droit de fixer les tarifs, cession d'un nombre d'impôts importants et des droits de douane, défense de leur diminution, direction de la politique financière allemande par la nouvelle banque d'émission internationale — on en arrive avec Kuczyński à la constatation que le projet signifie en une très large mesure le « passage financier et économique de l'Allemagne, aux éléments étrangers ». Il faut évidemment que nous vivions, il faut que nous soyons vêtus et nourris, mais, à part cela, nous ne pourrions plus disposer des fruits de notre travail.

Mentionnons comme une dernière objection très sérieuse, que le projet entier est animé du plus pur esprit capitaliste. Nous avons eu l'occasion de le constater en étudiant les détails, et nous bornerons à rappeler les points essentiels; l'insistance sur les taxes de consommation et le manque total de propositions visant à une imposition de la propriété, les vues anti-sociales dans les questions de salaires, le point de vue purement bénéficiaire à l'égard de l'exploitation ferroviaire et le manque d'allusions ou côté social-politique et psychologique du problème. L'Allemagne, une colonie de réparation et le travailleur allemand, l'instrument préféré pour son exploitation, voici — en peu de mots — la tendance du projet, telle que nous la voyons.

Si nous, cheminots, nous ne nous rangeons toutefois pas du côté de ceux qui voudraient saboter cette première occasion qui s'offre à l'Allemagne d'arriver à une issue et à une solution ou, du moins, à un commencement de celles-ci, c'est que nous

jugeons qu'il faut que nos obligations comme citoyens allemands et notre amour de la patrie prévalent sur nos revendications personnelles. Nous croyons, en outre, que l'intérêt bien compris des cheminots coïncide dans ce cas avec l'intérêt public qui réclame, de façon impérieuse, que la tentative de suivre cette voie pénible soit faite sérieusement et avec bonne volonté. C'est, non sans peine cependant, que nous réprimons un sentiment d'amertume que les choses durent en arriver là. Car, nous avons toujours été de ceux qui étaient prêts, lorsque la chose paraissait encore possible, à chercher la solution sur une voie qui eût été moins préjudiciable à l'indépendance et aux intérêts sociaux de l'Allemagne.

En adoptant le point de vue exposé plus haut, nous attendons et réclamons du Gouvernement et du Reichstag, qu'en arrêtant leur attitude à l'égard des graves charges qui s'imposent, ils obéissent avant tout à la justice et que tout soit fait pour assurer, lors de la réorganisation définitive des chemins de fer, la sauvegarde des droits des employés et ouvriers. En formulant cette revendication, nous ne nous appuyons pas seulement sur nos déclarations précédentes, mais encore sur les passages suivants du rapport Dawes :*)

« Une conclusion s'est imposée à nous :

Les classes riches de la population allemande n'ont pas, en ces dernières années, été atteintes convenablement par le système fiscal en vigueur ; leur charge n'a été ni celle qu'aurait justifiée le fardeau qui pèse en Allemagne sur les classes laborieuses, ni comparable à celle que supporte la partie riche de la population d'autres pays.

On sait, à vrai dire, que la dépréciation continue de la monnaie tend à assurer à de nombreuses catégories d'hommes d'affaires des bénéfices qui représentent une part anormale du produit total de l'industrie. Une grande partie des frais industriels revêt le caractère de charges fixes ; d'autre part, les salaires en marks-papier n'ont généralement pas monté aussi vite que les prix en cette monnaie. Il s'ensuit que, sans parler des bénéfices spéciaux qu'a faits le propriétaire d'une affaire remboursant ses obligations ou ses hypothèques par des versements pratiquement sans valeur, la part qu'il s'est assurée sur le produit total de l'industrie a eu tendance à dépasser la normale On peut dire avec certitude que les classes riches ont réussi à ne supporter qu'une part très inférieure à celle qui leur incombe dans les charges nationales. Aussi avons-nous signalé à la sérieuse attention du Gouvernement allemand la question de savoir s'il ne devrait pas, en dépit des difficultés administratives, réviser les rôles de ces dernières années en ce qui concerne ces catégories particulières d'assujettis et réajuster leurs obligations sur la base de l'or. Ces expédients ne nous apportent aucun apaisement sur la question générale de l'imposition des classes riches et nous estimons que si le Gouvernement allemand désire que les Alliés aient ainsi que ces propres classes laborieuses se convainquent de sa bonne foi dans cette affaire, il devrait à une date rapprochée faire connaître publiquement ses intentions précises à l'égard des tarifs d'impôt sur le revenu qui seront, en 1925-1926, appliqués aux bénéfices réalisés en 1924-1925 pour l'apurement final de l'année fiscale 1924-1925. »

La vérité incontestable des paroles que nous avons placées en tête de ce mémoire ne souligne pas seulement la nécessité de conditions de travail satisfaisantes pour les cheminots allemands, mais il en ressort également que pour l'application du projet et, par conséquent, pour le bien-être de l'Allemagne, il est indispensable que les cheminots puissent avoir confiance en la justice du gouvernement et de l'organe législatif du Reich, il faut qu'on ne les laisse pas seuls à porter les lourdes charges qui devront être fournies pour sauver l'Allemagne, mais qu'on fasse tout pour alléger ces charges. Ce but ne saurait être mieux atteint qu'en leur faisant comprendre, qu'on ne les considère pas comme les coolies des réparations, mais que toutes les couches de la population aideront, selon leur pouvoir, à porter les charges communes. »

*) Traduit du texte allemand.

Résultats financiers des chemins de fer de divers pays.

Canada. Le 1er trimestre de 1924 les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat (Canadian National Railways) s'élevaient à \$56.782.628 contre \$53.991.964 pour la période correspondante de 1923.

Pour le « Canadian Pacific Railway » les chiffres pour les mêmes périodes sont \$41.288.483 et \$37.894.542 respectivement.

Etats-Unis. D'après les rapports financiers des multiples compagnies de chemins de fer connus jusqu'à cette date, l'année 1923 aura été une année de profit capitaliste. Le chemin de fer de l'Erie enregistre un excédent de recettes de \$18.300.000, tandis que l'Union Pacific porte cet excédent à \$45.500.000. Le « Duluth, Missabe and Northern Railway », propriété de la « United Steel Corporation » encaisse pour l'année 1923 un bénéfice net de \$10.195.983. La plupart des grands réseaux ont été en mesure de payer en moyenne plus de 10% de dividende aux porteurs d'actions ordinaires.

Pays-Bas. L'exploitation des chemins de fer néerlandais a donné pour l'année 1923 un déficit de Fl. 20.956.918. L'année précédente le déficit avait été de Fl. 28.472.285. On sait que le gouvernement néerlandais garantit 5% de dividende aux actionnaires.

Suède. Les chemins de fer de l'Etat suédois attestent pour l'année 1923 un excédent de recettes d'environ 25.000.000 couronnes.

Suisse. L'année 1923 montre pour les chemins de fer suisses un excédent de recettes brutes de Frs. 107.447.000. Après avoir satisfait aux diverses obligations résultant du service des emprunts, des amortissements et des divers fonds spéciaux, il reste un excédent net de Frs. 3.690.000, somme qui sera utilisée pour l'amortissement du déficit de guerre.

Grande-Bretagne. Les recettes des chemins de fer pendant les 4 premiers mois de 1924 accusent une diminution sensible par rapport à la même période en 1923. Pour les quatre grands réseaux cette diminution est la suivante :

London, Midland and Scottish	£ 1.996.000
Great Western	£ 837.000
London and North Eastern	£ 691.000
Southern	£ 367.600

La grève du personnel des locomotives en janvier dernier n'est pas une des moindres causes de cette diminution. La North Eastern estime que la grève lui a coûté £750.000.

Luxembourg.

Création de chambres professionnelles.

Le 4 avril 1924 une loi réglant l'institution de Chambres professionnelles a été mise en vigueur au Luxembourg. Il a été prévu la création de a) une chambre de l'agriculture, b) une chambre des artisans, c) une chambre du commerce, d) une chambre des employés et e) une chambre des ouvriers.

L'article 2 de la loi stipule que les Chambres professionnelles jouiront des avantages de la personnalité civile. Elles pourront acquérir, recevoir, posséder, faire des emprunts, aliéner, agir en justice, poser, en un mot, tous les actes entrant dans leur sphère d'activité, à l'exception d'actes de commerce ou d'industrie.

Les chambres professionnelles ont le droit pour couvrir leur frais :

- 1° de prélever une cotisation parmi leurs électeurs ; cotisation dont le montant sera fixé par chaque chambre. (Il ne peut pas dépasser 5% de l'impôt sur le revenu et doit être d'un franc au minimum).

2° de percevoir des droits et des taxes, pour les services rendus par elles.

La somme des cotisations annuelles, perçues par chaque chambre ne peut pas dépasser 100.000 francs. La perception des cotisations, droits ou taxes qui sont à la charge des électeurs d'une Chambre professionnelle, est faite par l'Administration des Contributions et Actises, de la façon et avec les droits de préférence, en vigueur pour la perception des impôts directs.

Chaque chambre dispose d'un secrétaire nommé et rétribué par elle, dont la nomination doit cependant être soumise à l'approbation du Gouvernement. Est éligible chaque électeur, homme ou femme, ayant 25 ans révolus. Electeurs sont toutes personnes, sans distinction de sexe, ayant 21 ans révolus, possédant la nationalité luxembourgeoise et satisfaisant aux autres conditions prévues par la loi.

Parmi les cinq chambres professionnelles qui sont à créer, celle qui nous intéresse plus spécialement est celle des Employés, sous laquelle ressort le personnel des chemins de fer. Voici ce que la loi dit son égard :

Art. 38. La chambre des Employés de l'Industrie privée a comme tâche de créer, ou d'appuyer, le cas échéant, des institutions, entreprises ou services administratifs, se consacrant plus spécialement à l'amélioration de la situation des employés, de favoriser leur activité, de rédiger des rapports, de porter des plaintes et de proposer des enquêtes et des études statistiques.

La chambre a le droit de saisir le Gouvernement de ses propositions, qui devront être examinées par celui-ci et soumises à la Chambre des députés, au cas où celle-ci est compétente en la matière. Au sujet de toutes lois ayant trait principalement aux employés de l'industrie privée, ainsi que pour tous les arrêtés ministériels ou grand-ducaux, l'avis de la chambre doit être demandé.

Sont plus particulièrement de la compétence de la chambre des Employés :

- a) La sauvegarde des intérêts des employés. La chambre veille à l'observation des lois et règlements s'appliquant aux employés.
- b) La surveillance et le contrôle des contrats collectifs et individuels.
- c) Préavis concernant tous les projets de loi ayant trait aux employés, avant le vote définitif de la chambre des Députés.
- d) Communication à la chambre des Députés de son opinion sur l'utilisation des crédits du budget, votés en faveur des employés, et avis au sujet des crédits à demander pour l'année suivante.
- e) Propositions concernant la surveillance de l'instruction professionnelle des employés.

L'activité de la chambre n'est pas limitée aux travaux susnommés.

Art. 39. La Chambre des Employés comprend 20 membres titulaires et 20 membres suppléants, désignés par des élections. Les employés de la grosse industrie et de l'industrie moyenne ont droit à six sièges, les employés des chemins de fer à huit, les employés de la petite industrie à deux, ceux du commerce à trois et ceux de l'agriculture et de l'administration des eaux et forêts à un siège.

(La petite industrie se compose des entreprises qui, comme règle générale, n'occupent pas plus de dix ouvriers.)

La répartition des membres suppléants sur les différentes branches de l'industrie, est la même que celle des membres titulaires. Cette répartition peut être modifiée par arrêté ministériel devant être publié trois mois avant les élections qui ont lieu tous les quatre ans.

Chaque groupe d'électeurs ayant droit, aux termes des articles précédents, à un nombre déterminé de représentants, constitue un collège électoral séparé.

Art. 40. Sont seuls électeurs pour la Chambre des employés les employés travaillant, au moment du dressement des listes électorales, dans une entreprise indigène.

Pologne.

La Situation parmi les Cheminots.

On nous écrit de Pologne :

Récemment, la journée de huit heures a subi quelques brèches sérieuses, non par des mesures législatives mais par des arrêtés ministériels. Ces violations de la loi ne se bornent pas aux mineurs — les travailleurs des mines de Haute Silésie durent avoir recours à la grève, — mais frappent également les travailleurs du rail.

Le personnel des services administratifs peut être appelé à fournir quelques heures en sus des 6 heures $\frac{1}{2}$ réglementaires, sans avoir droit à une rémunération spéciale. Pour le personnel d'exploitation, la durée du travail peut être prolongée de 20 à 25 pour cent, également sans rémunération aucune.

Bien que la loi sur les salaires des fonctionnaires publics prévoit des heures supplémentaires salariées, celles des fonctionnaires du rail à titre définitif ne sont pas compensées.

Les ouvriers journaliers permanents, travaillant dans des grands ateliers, jouissent de l'avantage de la rémunération des heures supplémentaires, à savoir :

Les deux premières heures sont rétribuées au taux supplémentaire de 50%, les autres heures (y compris le travail de dimanche et des jours de fête) sont payées au double taux. Les agents et ouvriers non visés ci-dessus ne reçoivent qu'une rémunération de 25% pour toutes les heures supplémentaires.

La réduction du personnel des chemins de fer s'effectue rapidement, sans qu'on tienne compte des principes généraux tracés par le Gouvernement.

Certains agents permanents passent à la situation de travailleurs engagés par contrat. Lorsqu'ils s'y opposent, la révocation ne se fait pas attendre. Des agents agés et expérimentés, pères de famille, sont licenciés, mais on garde des novices.

Plusieurs agents révoqués à la suite de la récente grève ne furent pas réintégrés. Le district de Poznanie présente une exception à cet égard, car presque tous les révoqués y furent réintégrés.

Pour justifier les révocations on eut recours aux motifs les plus divers. On a reproché le rendement limité, la paresse, voire l'ivrognerie, à ceux des grévistes, qu'on voulait licencier, et on n'a même pas épargné ceux qui travaillaient aux chemins de fer depuis une vingtaine d'années, sans qu'on n'ait jamais rien eu à redire sur leur compte.

On faisait aussi valoir comme une raison grave de révocation les convictions communistes, qui n'étaient autres au fond que celles du marxisme révolutionnaire. Des procès furent, en outre, intentés contre ceux des cheminots qui, convoqués aux exercices pendant la grève, ne s'étaient pas présentés dans le terme prescrit. La plupart d'entre eux furent jugés par des courts martiales.

On voit que la distance est grande entre les promesses du gouvernement et les faits. Récemment, les nouvelles lois sur le taux des salaires et des retraites ont été mises en vigueur. En comparaison avec des lois antérieures, on ne peut parler que d'un avilissement sensible des conditions du travail.

La loi sur le taux des salaires, par exemple, ne se rapporte qu'aux agents permanents, et en partie, aux travailleurs journaliers permanents, entrés au service avant le 1er octobre 1920. Les salaires de tous les autres travailleurs seront réglés par de simples décrets ministériels.

La proportion entre l'échelle la plus élevée et l'échelle inférieure des salaires était de 1 à 12 $\frac{1}{2}$, à présent elle est de

1 à 20. Les allocations accordées pour un certain nombre d'années de service, faisaient, jusqu'ici, parfois doubler le salaire ; à présent le montant maximum de telles allocations ne peut dépasser 50% du salaire.

En ce qui concerne la loi sur les retraites, elle contient aussi certains avilissements, en comparaison avec la loi ancienne.

La loi n'accorde le droit à la retraite qu'aux agents permanents et seulement après 10 années de service (auparavant après 5 ans). Si un agent est révoqué après 5 ans de service, pendant la première dizaine d'années (sans raisons disciplinaires), il a droit à une indemnité égale au salaire de 3 mois. Auparavant une indemnité pareille eut été à payer, en cas de révocation pendant les 5 premières années du service.

Quant aux travailleurs journaliers permanents ou temporaires, ils ne reçoivent, en cas de révocation, que leur salaire pour 14 jours d'avance, à moins qu'on ne tienne compte d'un terme de préavis de 14 jours.

Pour certaines catégories de cheminots, faisant du service extérieur, comme le personnel des locomotives, les conducteurs, le personnel de la manœuvre, les années passées au service sont calculées au profit de la retraite à 14 mois. (Auparavant l'année était calculée à 18 mois). Nous n'avons mentionné encore qu'une partie des avilissements que la nouvelle loi contient.

En ce qui concerne notre syndicat, il possède certains privilèges, qui lui furent attribués, en 1920, par le Conseil des Ministres.

De ces privilèges, il n'y a, pour ainsi dire qu'un seul qui fut respecté plus ou moins par les autorités. C'étaient les congés salariés des cheminots, élus aux divers organes du Syndicat. En février passé, le ministre nous informa de la réduction de 50% de ces salaires. Il est à prévoir que l'abolition de ces congés rétribués ne va pas se faire attendre, vu que certains députés de la Droite ont posés des motions à cet effet et que d'ailleurs le ministère n'a aucun intérêt à maintenir intact un tel privilège.

Tout le pays vit actuellement sous le régime de l'assainissement des finances. Celui-ci se manifeste, d'une part, par une augmentation des impôts et, d'autre part, par la révocation en masse des travailleurs. Un chômage croissant, une diminution des salaires, et une prolongation de la journée du travail en seront les conséquences inéluctables.

On peut considérer comme une autre manifestation de la politique de l'assainissement des finances les divers projets de cession à des entreprises privées de plusieurs organismes économiques appartenant à l'Etat, ou de transformation de ces organismes (par exemple les chemins de fer d'état) en des entreprises commerciales lucratives.

Ceci aura comme conséquence inévitable que les conditions de travail du personnel, déterminées jusqu'à présent, au moins par les règlements gouvernementaux, vont être réglées par contrat et seront de telle manière soumises à toutes les fluctuations du marché du travail.

Le projet de la loi sur le chômage est encore à l'étude dans les chambres.

Mentionnons, pour terminer qu'en février M. Albert Thomas, Président du Bureau International du Travail, visita la Pologne et fit un rapport verbal dans l'Hôtel de Ville à Varsovie sur les buts et l'action du B. I. T. Cet exposé, prononcé en français, ne put être compris que par ceux qui connaissaient cette langue, entre autres le beau monde de Varsovie qui y assistait en grand nombre.

Hélas ! l'ouvrier polonais n'est pas polyglote et d'ailleurs, pas un compagnon agréable à la société plus élégante.

Pays-Bas.

Persécution des cheminots aux Indes néerlandaises par le gouvernement hollandais.

Dans un numéro précédent du Bulletin nous avons publié un article concernant la récente grève des Cheminots des Indes néerlandaises Orientales.

Tout ce qui a été publié depuis lors, également dans la presse bourgeoise, sur ce mouvement et sur l'attitude des autorités, ne fait que prouver une fois de plus qu'un gouvernement soi-disant démocratique ne recule pas devant les mesures les plus réactionnaires et despotiques, lorsqu'il juge que les intérêts capitalistes sont menacés et que sa position privilégiée est en danger.

Le Gouvernement néerlandais, mandataire consciencieux du capitalisme néerlandais, tâche par tous les moyens de réprimer le mouvement révolutionnaire naissant parmi les indigènes. Il n'y réussira pas.

L'Union indienne du Personnel des Chemins de fer et des Tramways s'est développée au cours des dernières années en un groupement résistant, composé presque uniquement d'indigènes. Le Gouvernement a aidé à en bannir les éléments européens, en exilant de temps à autre les militants hollandais. En dépit de cette attitude, ou peut-être même à cause d'elle, l'Union vit son influence sur les cheminots indigènes se confirmer et s'accroître. Les conditions du travail infâmes y contribuèrent aussi pour une large part.

En 1923, finalement le Gouvernement couronna son œuvre en exilant des Indes Semaoen, le chef de l'Union, qui devait inéluctablement donner lieu à une grève. La grève fut combattue par la force ; la participation fut déclarée passible de peine et même l'exhortation à la grève a été punie de longues peines d'imprisonnement. Citons comme une preuve des agissements arbitraires de la part des autorités le fait que récemment la Cour d'Appel a annulé les condamnations à deux années de prison et les a remplacées par des condamnations à neuf mois, la période durant laquelle les condamnés avaient déjà été détenus. De nombreuses révocations eurent lieu également.

Le gouvernement, ne se souciant guère des admonestations des institutions soi-disant parlementaires continua sa politique de persécution et de terreur. A présent le mécontentement se manifeste par des attaques à la dynamite, les jours de fête nationale et par de nombreux cas de sabotage ; le 29 mars dernier, entre autre, le principal rapide du Java, Sourabaïa-Bandoeng, dérailla à la suite du dévissage des rails.

Au sujet de cet attentat, le quotidien principal de Hollande, le Nieuwe Rotterdamsche Courant (libéral de droite), du 3 mai dernier, contient une lettre d'un correspondant dont nous extrayons ce qui suit :

« Rantjaèkèk (lieu du déraillement) est habité par beaucoup de ces mécontents, dont le nombre s'est accru durant les dernières années, de façon si inquiétante. Des cheminots révoqués, de nombreux hommes arrêtés et écroués durant la grève, relâchés après plusieurs mois sans avoir paru devant le tribunal, ayant donc simplement été mis en lieu sûr, voici quels sont les habitants de Rantjaèkèk. Ajoutons à cela qu'il y eut il y a quelques mois un sérieux manque de nourriture. Le Régent de Bandoeng rapporta sur la situation et signala que dans de nombreuses maisons du kampong les pots à riz étaient toujours vides, que tout l'argent était dépensé et que bien des familles souffraient à la faim ; un autre fonctionnaire indien adressa aux autorités un rapport disant que la situation était bien pire encore. Bien que tard, le gouvernement s'est alors décidé de fournir de l'aide ».

Et encore :

« La propriété foncière dans cette région a eu comme conséquence que la plupart des habitants deviennent des « nemoempangs », des hommes sans terre, gagnant 10 à 12 florins par mois — lorsqu'ils ont du travail ».

Pendant un temps, toutes les réunions étaient prohibées ; plus tard on permit qu'elles fussent tenues sous la surveillance de la police, qui ne tardait pas à intervenir lorsqu'une chose n'était pas à son goût. La presse également est sévèrement censurée.

Le Nieuwe Rotterdamsche Courant écrit à ce propos :

« Toute expression d'opinion étant impossible, toute représentation réelle faisant défaut, toute manifestation publique étant suivie d'emprisonnement, tout ces facteurs exerçant leur influence sur une population pauvre, continuellement menacée de la faim, incivilisée et privée de l'appui de quelque organisation reconnue — on ne permit même pas que l'union des cheminots se développât normalement — tous ces facteurs ont créé une atmosphère de mécontentement et d'irritation. »

Les autorités agissent d'une façon si stupidement sévère que même l'envoi de documents à l'Union des Cheminots est défendu. Nos Communications de Presse nous furent retournées avec la mention « Prohibé, retour à l'expéditeur ». Cette mesure, sans avoir aucun rapport avec le contenu des publications en question, visait uniquement à isoler l'organisation et à la priver de tout contact avec le monde extérieur.

Notez que la Hollande est un pays démocratique. L'I. T. F. a fait en sorte que la question fût soulevée au Parlement néerlandais. Le ministre s'en est tiré avec quelques généralités et la censure existe toujours. Le contrôle parlementaire semble une chose bien insignifiante aux gouvernements capitalistes lorsque d'autres intérêts sont en jeu. A présent le Camarade Moltmaker a l'intention de faire une interpellation au sénat.

Il va sans dire que le secrétariat de l'I. T. F. a trouvé des moyens de faire parvenir ses publications aux camarades indiens. Le fait de la défense, en lui-même n'en est cependant pas moins caractéristique.

Il est du devoir de l'I. T. F. d'œuvrer pour que le droit d'association soit respecté aux Indes néerlandaises et de s'employer pour mettre fin à toute oppression inhérente au système capitaliste.

Suède.

Le 7e Congrès ordinaire de l'Union du Personnel des Locomotives.

Du 21 au 24 mai, l'Union suédoise du Personnel des Locomotives tint à Stockholm son 7e congrès ordinaire, sous la présidence du camarade Molin. L'Union-sœur de Norvège était représentée par le camarade Iversen, l'Union danoise par le camarade Jensen et la Centrale Syndicale par le camarade Per Bergman. Des représentants des Unions et corporations suivantes assistaient, en outre, au congrès : l'Union des Cheminots suédois, l'Union des Fonctionnaires, l'Union du Personnel des P. T. T., la Ligue antialcoolique des Cheminots, la Maison de Convalescence du Personnel des Locomotives, la Commission d'Arbitrage pour les Cheminots et la Cordonnerie du Personnel des Chemins de fer.

La décision principale portait sur une modification établissant des conditions plus étroites pour l'entrée dans l'Union de ceux qui ont négligé d'adhérer ou ont été expulsés dans le temps. Le congrès discuta une quarantaine de propositions, ayant trait à la situation interne de l'organisation. Le 2e jour du congrès, le membre du Parlement Richard Sandler fit un discours sur le projet de réorganisation des Chemins de fer de l'Etat.

*
**

Le 12e Congrès ordinaire de l'Union des Cheminots.

Du 13 au 17 mai, l'Union susdite tint à Stockholm, sous la présidence du camarade Forslund, son douzième Congrès, et célébra à cette occasion le 25e anniversaire de sa fondation.

Des représentants de l'I. T. F. (Ch. Lindley), de la Centrale Syndicale de Suède et des organisations-sœurs du Danemark, de Norvège et de Finlande assistèrent au congrès. Le rapport moral fut approuvé, après avoir été étudié par une commission ; le rapport financier fut ensuite adopté à l'unanimité.

Les statuts modifiés furent approuvés par le Congrès, qui adopta également une nouvelle réglementation des cotisations, fixant le droit d'entrée à 3,50 couronnes et la cotisation mensuelle à 2 couronnes 50. Une proposition fut, en outre, votée décidant d'insister, de concert avec les autres organisations scandinaves, auprès de l'I. T. F. pour la réparation de l'édition suédoise du Bulletin, l'organisation se déclarant disposée à fournir, au besoin, un secours pécuniaire à cet effet.

Le Congrès mandata le Bureau d'œuvrer pour une amélioration du système des négociations auprès des Chemins de fer de l'Etat.

Après avoir confirmé le Bureau sortant, le Congrès se termina en décidant de tenir à l'avenir des congrès réguliers tous les 4 ans.

Grande-Bretagne.

Le Congrès annuel de l'Association des Employés aux Chemins de fer.

La « Railway Clerks' Association of Great Britain and Ireland » a tenu à Edinbourg, du 12 au 15 mai dernier, son Congrès annuel, réunissant 510 délégués de 466 sections. Des représentants de l'Union des Employés néerlandais assistèrent au Congrès en qualité d'invités, tandis qu'une délégation de l'I. T. F. était présente, sur la demande du Comité Exécutif, ceci en rapport avec la proposition du dit Comité de décider l'adhésion à l'I. T. F.

Les décisions principales du Congrès ont trait à : la nationalisation des chemins de fer, avec un contrôle mixte exercé par des représentants de la communauté et des travailleurs intéressés, un meilleur règlement du travail nocturne, un meilleur aménagement des bureaux, un nouveau programme de revendications à formuler, si besoin est, par un congrès extraordinaire. Le Congrès se prononça en outre en faveur de l'autonomie politique pour l'Ecosse.

Plusieurs délégués cherchèrent à démontrer la nécessité d'une fusion des trois organisations de cheminots de Grande-Bretagne. Le Comité Exécutif conseilla d'attendre le résultat des décisions prises par le Trades Union Congress. Une motion en faveur d'une fusion fut repoussée par 1.138 voix contre 765. Une résolution donnant mandat au Comité Exécutif de faire des démarches, afin de garantir une uniformité de tactique en attendant une fusion, fut adoptée à la presque unanimité des voix.

Les deux secrétaires de l'I. T. F. eurent l'occasion de faire aux délégués des communications concernant l'activité et les buts de cette Internationale. Leurs paroles furent suivies d'amples discussions. L'opposition contre l'adhésion émanait — chose curieuse — presque uniquement de la part des partisans d'une fusion, qui considéraient apparemment une affiliation à l'I. T. F. comme un obstacle à la réalisation de leurs vues. Le Congrès finit par adopter par une très grande majorité la proposition du Comité Exécutif.

L'Union Nationale des Cheminots et l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs avaient envoyé des lettres de sympathie. Les travaux du Congrès se distinguèrent par un esprit de camaraderie et se maintinrent à un niveau élevé, démontrant que l'organisation occupe avec dignité sa place dans le mouvement ouvrier, auquel elle sera à même de rendre de signalés services.

Ecoles de Signalisation.

Nous devons à un membre de l'Association des Employés des Chemins de fer quelques détails concernant les écoles existant aux chemins de fer britanniques pour l'apprentissage des signalistes.

Sur toutes les lignes à voie double de Grande Bretagne, le système du block absolu est en vigueur. Le but en est d'empêcher que plus d'un train à la fois se trouve sur la section de la ligne se trouvant entre deux postes de block. Si les prescriptions sont strictement observées, une collision est impossible.

Les chemins de fer britanniques ont toujours consacré beaucoup d'attention aux mesures de sûreté et ont insisté auprès du personnel pour qu'il assiste à des cours sur les prescriptions du block-système, sur la marche des trains etc.

Des écoles de signalisation ont été créées par la London, Midland and Scottish Railway dans la plupart de ses centres importants, afin de permettre au personnel d'augmenter ses connaissances sur l'exploitation des chemins de fer.

L'école de Manchester est, avec son outillage actuel, la meilleure école de ce genre de Grande-Bretagne. Elle possède un chemin de fer en miniature, muni de signaux et d'aiguillages, desservis par trois cabines de block, contenant des installations télégraphiques de block et des appareils d'enclenchement miniatures du type employé par la compagnie. Une des cabines fait fonction de cabine de manœuvre d'une gare terminus et dessert les signaux et aiguilles existant dans une gare de ce genre et posés de façon à permettre la démonstration des opérations que le service de la gare nécessite. Il y a également une cabine contenant des leviers, des instruments télégraphiques etc. permettant au professeur d'exposer aux élèves commençants, comment ces appareils fonctionnent.

La Compagnie encourage, de toutes les façons, les agents à s'inscrire à ces écoles, en leur accordant des congés, des facilités de parcours et des trains spéciaux. A intervalles réguliers, les élèves peuvent se présenter à un examen. Ceux qui ont été reçus reçoivent un certificat, ceux qui ont obtenu de très bons points reçoivent des prix.

Les frais de ces écoles, assez élevés, sont portés par la Compagnie qui en retire de réels avantages, car elles contribuent à leur fournir des travailleurs parfaitement à la hauteur de leur tâche. Elles ont, en outre, une valeur éducative et rapprochent les membres du personnel les uns des autres, ce qui les rendra plus qualifiés, lorsque le moment sera venu pour eux de remplir des fonctions plus responsables.

Nouveaux organes syndicaux.

Autriche.

A partir du 15 mai paraît l'Österreichischer Strassenbahner », organe bi-mensuel de la Section du Personnel des Tramways, faisant partie de l'Union des Transports.

Suisse.

La Fédération suisse des Cheminots publie, comme supplément à l'édition française et allemande de son organe une feuille technique intitulée « Bulletin Technique » (« Technische Mitteilungen »).



Les conditions de travail des Chauffeurs de Madrid.

Pour les chauffeurs particuliers, la durée du travail n'est pas limitée. Les chauffeurs employés dans l'industrie travaillent, en moyenne, 10 heures par jour ; dans certains cas, cependant, la durée du travail est limitée à huit heures. On travaille rarement plus de dix heures.

Les chauffeurs employés au trafic public ne travaillent généralement que huit heures ; il y en a cependant un grand nombre qui travaillent pour leur propre compte et ne sont tenus à aucune limite. La plupart du temps, ils ne travaillent cependant pas plus de dix heures.

Les salaires ne sont pas réglés par l'organisation ; ils sont assez différents entre eux et varient, généralement, entre 250 et 300 pesetas par mois.

Le Syndicat de Chauffeurs de Madrid « La Velocidad » groupe actuellement 2.700 membres et est en voie de croissance rapide et continue. La cotisation a été fixée à 2,50 peseta par mois.

Pays-Bas.

Le trafic aérien.

Le rapport annuel de la « Koninklijke Luchtvaart-Maatschappij voor Nederland en Koloniën » (Société de Navigation aérienne aux Pays Bas et Colonies) mentionne que le nombre des passagers se monta en 1923 à 3937 contre 1414 l'année précédente. Ont été transportés, en outre, 166.288 kilos de marchandises, 1.708 kilos de courrier et 7.294 kilos de colis postaux, contre respectivement 90.531, 1.035 et 2.737 kilos en 1922.

Cette augmentation considérable du nombre des passagers s'explique par la diminution importante des tarifs qui furent baissés de 75 à 48 florins pour le trajet Amsterdam-Londres et Amsterdam-Paris et de 35 à 22 florins 50 pour le trajet Amsterdam-Bruxelles.

En 1923, il y eut un service journalier régulier entre Amsterdam-Londres, Amsterdam-Rotterdam-Bruxelles (jusqu'au 8 octobre) et Amsterdam-Paris, par Rotterdam et Bruxelles (à partir du 4 juin). Temporairement, on organisa sur ces trajets deux services par jour. Lors de la grève des cheminots belges, il y eut toutes les heures un service Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam et retour, les avions étant presque toujours au complet. Mentionnons en outre un grand nombre de vols sur demande spéciale, ainsi que les nombreux vols de plaisance.

Durant l'exercice sur lequel porte le rapport, on n'eut en enregistrer aucun accident de personnes. Vu qu'il n'en est pas

non plus survenu les années précédentes, les compagnies d'assurance ont déclaré que l'emploi d'avions ne saurait plus être considéré comme un risque spécial et ont renoncé à l'augmentation de la prime d'assurance exigée pour les passagers.

Les chiffres suivants serviront à donner une idée de l'essor pris par la navigation aérienne en Hollande : Le nombre d'heures de vol se monta en 1920 à 606, en 1921 à 2.591, en 1922 à 2.940 et en 1923 à 3.996. Notons encore qu'en 1923 pour la première fois le trafic aérien put être maintenu durant toute l'année.

Une nouvelle augmentation semble probable en 1924, vu qu'une nouvelle ligne aérienne Rotterdam-Amsterdam-Hambourg-Copenhague a été instituée, de concert avec le « Deutscher Aero Lloyd » et le « Danske Luftfahrt Selskab ». Un service a également été commencé Amsterdam-Strasbourg, par Rotterdam et Bruxelles ; cette ligne sera continuée sur Bâle.

L'étendue du transport automobile.

Nous reproduisons ci-dessous une statistique américaine empruntée au « Commerce Reports », indiquant le nombre d'automobiles se trouvant dans le trafic à la fin de 1923.

Pays	Automobiles	Camions automobiles	Total
Etats-Unis	13.484.939	1.796.356	15.281.295
Grande-Bretagne	469.490	173.363	642.853
Canada	450.000	89.000	539.000
France	352.259	92.553	444.812
Allemagne	100.329	51.739	152.068
Australie	109.157	8.934	118.091
Pays scandinaves	87.228	10.836	98.064
Argentine	85.000	850	85.850
Italie	45.000	30.000	75.000
Belgique	45.000	12.000	57.000
Espagne	45.000	8.000	53.000
Inde anglaise	44.845	3.784	48.629
Brsil	26.400	1.600	28.000
Cuba	20.000	6.500	26.500
Mexique	21.084	3.401	24.485
Suisse	16.697	6.342	23.039
Pays Bas	14.634 ¹⁾	3.855	18.489
Philippines	11.200	4.200	15.400
Autriche	10.743	3.582	14.325
Uruguay	12.400	600	13.000
Japon	8.000	2.500	10.500
Pologne	8.000	2.000	10.000
Portugal	9.000	600	9.600
Tchécoslovaquie	6.858	2.301	9.159
Chine	7.975	872	8.847
Chili	7.600	400	8.000
Egypte	6.000	650	6.650
Grèce	4.000	800	4.800
Pérou	2.400	1.100	3.500
Hongrie	2.363	599	2.962
Colombie	2.200	230	2.430
Finlande	1.500	800	2.300
Turquie	1.200	200	1.400
Esthonie	250	180	430
	15.518.751	2.320.727	17.839.478

¹⁾ D'après une évaluation officielle faite par une Commission instituée récemment pour étudier le trafic automobile aux Pays-Bas, le nombre des autos se monte à environ 22.000.

La circulation à New-York.

Nous empruntons la description suivante à une article envoyé de New-York à la « Wiener Arbeiterzeitung » par un commis-voyageur viennois :

New-York a six millions d'habitants et deux millions et demi d'automobiles. En dépit, ou pour mieux dire, à cause de ce nombre considérable d'autos, il ne se produit presque pas d'accidents. Il est à peu près impossible de rouler à grande vitesse ; lorsque cela produit cependant, de sévères punitions sont appliquées. La vitesse dans les artères principales a été fixée à huit milles par heure. Dans ces rues des phares ont été placés à distances régulières, ils sont desservis par des membres de la police de circulation. Une lumière verte y brule d'abord pendant deux minutes et demie, elle indique que tous les véhicules dans l'avenue principale doivent s'arrêter, que les piétons peuvent traverser la rue et que le mouvement des rues transversales peut suivre son cours. Une demi minute de lumière rouge indique ensuite que la direction du trafic va être changée, elle est suivie de deux minutes et demie de lumière blanche, laissant la voie libre aux véhicules de l'avenue principale et arrêtant tout trafic dans les rues transversales. Il n'y a donc pas question de vite avancer en automobile. Au carrefour de la 5ième Avenue et la 42ième Rue, le point le plus mouvementé de la ville, on peut compter, entre neuf heures du matin et neuf heures du soir, douze mille autos par heure. Des agents de circulation, dans des autos et sur des motocyclettes, veillent à ce que la vitesse prescrite ne soit pas dépassée. Les peines sont, nous le répétons, impitoyables, et il n'est pas rare que pour une première contravention, on inflige 6 mois de prison.

Les habitants de New-York peuvent utiliser les moyens de transport suivants : deux systèmes de chemins de fer souterrains, deux systèmes de chemins de fer aériens et d'innombrables lignes de tramways et d'autobus. Ces moyens de transport transportent trois milliards de voyageurs par an ; l'habitant de New-York ne marche pas, lorsqu'il peut faire autrement. Le tarif est uniforme : 5 cents pour chaque course. Des trains rapides et des trains omnibus circulent sur les lignes des métropolitains et des chemins de fer aériens.

La plus grande gare de New-York est la Grand Central Station, d'où partent les trains pour San-Francisco. Neuf cent trains quittent journellement cette gare par la voie souterraine et sont remorqués par une locomotive électrique sur un parcours de 25 milles, après quoi elle est remplacée par une locomotive à vapeur ; dans la banlieue de New-York on n'entend, ni ne voit des trains. Trente mille personnes peuvent se tenir à la fois dans la dite gare, sans qu'il y ait la moindre cohue.



Conférences maritimes internationales.

La Conférence maritime internationale de Londres.

« Nous autres, armateurs, nous savons que notre adversaire et concurrent le plus redoutable est toujours un autre armateur qui, généralement, est notre compatriote et voisin. Mais nos intérêts communs pèsent plus lourd que nos différends.

et plus nous apprendrons à nous connaître plus il nous sera aisé de nous rappeler notre unité réelle et d'éviter la discorde, lorsque des différends se présenteront. »

C'est par ces paroles que Sir Alan Anderson, Président de la Chambre de Navigation britannique saluait, le 13 mai, les représentants des Organisations d'armateurs, de quatorze pays différents, les « herauts d'un ère meilleure » à la Conférence Maritime Internationale de Londres.

A cette Conférence participèrent au total 100 délégués environ, dont 40 de l'Angleterre et les autres d'Australie, des Etats-Unis, du Canada, de France, de Belgique, du Danemark, d'Allemagne, de Hollande, du Japon, de Norvège, d'Espagne, de Suède et d'Italie. Les dominateurs de toutes les mers du monde étaient donc, ou peu s'en faut, au complet et ils étaient, pour employer les termes de Sir Alan Anderson, réunis comme les membres d'une même famille afin d'étudier des problèmes d'intérêt commun.

Pour ce qui concerne les séances publiques du moins, la plupart de ces problèmes étaient d'ordre *technique*, et se limitaient à la fixation de normes concernant la ligne d'eau, et les pontées, à la situation dans les ports, les droits de port, le tonnage, les appareils de sécurité, l'extermination des rats etc. L'intérêt se concentra sur la question de la « Flag-Discrimination » c.-à-d. sur les privilèges accordés aux navires de certaines nationalités. Au cours de ces dernières années, la question a produit certaine effervescence dans les milieux des armateurs britanniques, car, à plusieurs reprises, on avait constaté dans divers pays — récemment aux Etats-Unis et en Espagne — une tendance à favoriser par des tarifs ferroviaires réduits ou par d'autres voies encore, la flotte marchande nationale aux dépens des navires étrangers. Or, ces privilèges entraînent toujours pour les navires privilégiés, la nécessité de compter avec un désavantage proportionnel à l'étranger. C'est certainement cette considération qui a décidé la plupart des pays et finalement les Etats-Unis à renoncer aux mesures de protection prévues. En effet, la Conférence tomba aisément d'accord sur ce point. On approuva à l'unanimité un vœu, déclarant que l'histoire a prouvé les conséquences inéluctables de la « Flag-Discrimination » sont a) d'entraver le courant du commerce international b) de décharger sur les pays en cause les frais de la « Discrimination » c) de provoquer des mesures de représailles. On décida, en outre, la constitution d'une commission chargée de se mettre en rapport avec diverses Organisations commerciales et avec la Chambre de Commerce Internationale qui s'est prononcée de même que la Conférence économique de Gênes (1920) contre la « Flag-Discrimination ».

On a constaté la même unanimité de vues à l'égard des questions ayant trait aux mesures de sécurité. Le président formula la déclaration suivante : « Le navire insubmersible est un mythe et un mythe dangereux, vu qu'il fait naître une confiance que rien ne saurait justifier. Le navire, manœuvré convenablement ne sombre pas, à moins qu'il entre en collision avec un corps plus dur que lui. S'il heurte un autre navire, un écueil ou un iceberg, il sombrera malgré tous les règlements concernant la ligne de flottaison, les pontées etc. et la vie de tous ceux qui le montent sera en danger, en dépit des ceintures de sauvetage, des canots de sauvetage et des radeaux. »

C'est là une thèse inattaquable, mais les sinistres maritimes ne résultent pas exclusivement de collision avec d'autres navires, des icebergs etc. En outre, elle ignore absolument la question de savoir si les catastrophes maritimes, même si elles résultent des causes mentionnées plus haut, ne pourraient pas être rendues impossibles par l'application des nouvelles inventions ou, si leurs conséquences ne pourraient pas être diminuées.

Dès le début les discussions furent donc orientées dans une fausse direction. On se borna à émettre des généralités sur le champ d'étude proprement dit et il est clair que le point de contact et le point de départ commun se résument dans une tendance à relâcher les règlements pour la sécurité et à s'opposer à de nouveaux règlements préconisés d'autre part,

pour la simple raison qu'ils chargeraient forcément le budget « déjà surchargé » des maisons d'armement.

Le dernier jour de la Conférence l'assemblée s'indigna ostensiblement contre le Bureau International du Travail. Le directeur de cet institut s'était permis de faire observer dans une missive, adressée à la Conférence qu'il existe un rapport étroit entre les questions concernant la sécurité en mer et les conditions des marins !

La Conférence jugea cette attitude du B. I. T. d'une arrogance provocante, déclarant qu'il outrepassait les bornes tracées, à sa compétence vu que la question de la sécurité en mer est non une question concernant les conditions du travail, mais une question d'humanité. Ceci établi, la Conférence se jugea dégagée de l'obligation d'étudier les suggestions du Bureau International du Travail. On voit que les armateurs, *somme toute des gens qui ne font pas du sentiment*, savent trouver des paroles pompeuses, lorsqu'il s'agit de se soustraire à des obligations toutes naturelles, car, en fin de compte, les armateurs eux-mêmes doivent bien comprendre que le marin qui passe en mer presque toute sa vie s'intéresse bien plus au perfectionnement des mesures de sécurité que le passager qui passe, occasionnellement, quelque temps à bord.

Nous croyons cependant que le terme « humanité » que la Conférence emploie comme faux-fuyant est absolument à sa place, car les revendications des marins concernant la sécurité sont conformes en tous points aux intérêts des passagers qui trouvent dans les Organisations des Gens de Mer la suprême instance pour la garantie de leurs intérêts.

Au reste, l'harmonie qui régna à la Conférence des « courants » de quatorze pays ne laissa rien à désirer. Ce fut la plus représentative de toutes les assemblées des dominateurs des mers. Aucune dissonance ne vint la troubler ; même, le représentant du pays où le nationalisme se fait le plus valoir, l'Allemagne, se leva à la fin de la séance pour complimenter chaleureusement le président de la Conférence, déclarant avoir confiance en le hardi capitaine qui conduira la navigation internationale dans des mers plus ensoleillées.

Conférence des Armateurs de la Mer Blanche et de la Mer Baltique.

La conférence des armateurs de la Mer Blanche et de la Mer Baltique eut lieu au lendemain de la Conférence maritime internationale. Elle se réunit à La Haye du 21 au 23 mai ; les délégués de 11 pays y participèrent.

La Conférence de la Mer Blanche et de la Baltique est la plus ancienne des Organisations d'armateurs ; elle existe depuis 19 années. Ses membres ne sont pas exclusivement des armateurs ; il se trouve parmi eux des courtiers de navires, des chargeurs, des compagnies d'assurances maritimes etc. Contrairement à la Conférence maritime internationale, c'est donc une Organisation mixte ce qui a eu pour conséquence immédiate d'élargir son domaine d'activité. Sous d'autres rapports encore, sa structure intérieure diffère de celle de la Conférence maritime internationale. Les patrons y adhèrent directement et non par l'intermédiaire des Organisations nationales. Aussi tout membre est autorisé à assister, en personne, aux sessions annuelles.

Actuellement la Conférence compte 532 membres armateurs disposant d'une total de 2.617 vapeurs jaugeant un tonnage brut de 6 millions de tonnes (R. F.). En outre elle réunit comme membres 204 courtiers de navire et chargeurs, 12 Compagnies d'Assurances Maritimes et 27 armateurs de voiliers.

Fondée à l'origine dans l'intérêt exclusif de la navigation sur la Mer Blanche et la Mer Baltique, son domaine d'activité

s'est graduellement étendu et comprend aujourd'hui la navigation européenne en son entier. Aussi, il y a longtemps que ses membres ne se recrutent plus exclusivement parmi les armateurs de la mer Blanche et de la Mer Baltique : ils sont répartis sur tous les pays navigateurs de l'Europe.

De fait, l'ordre du jour de cette Conférence était identique à celui de la Conférence maritime internationale. On se référa, à maintes reprises, aux décisions de celles-ci, y déclarant son adhésion. Cependant — et c'est là la différence entre les deux conférences — la Conférence de la Mer Blanche et de la Mer Baltique ne se réunit pas en vue de prendre des décisions d'ordre général : c'est un institut international fonctionnant en permanence, contrôlant, ou même mettant à exécution, les décisions. Dans ce but a été constitué un « Conseil de Documentation » de la Chambre de Navigation britannique.

On discuta, plus longuement qu'à la Conférence maritime internationale, de la question des droits de port et de la situation dans les ports anglais.

Dans un vœu relatif à ce dernier point, la Conférence exprima sa satisfaction de la nomination par la Chambre de Navigation britannique d'un Comité pour les Facilités accordées (Port Facilities Committee) dans les ports et demanda qu'il fût donné suite dans le plus bref délai, à ses recommandations, vu que sans cela les armateurs se verraient obligés de majorer les frets anglais.

Dans une autre décision, que nous mentionnons ici du fait de son importance principale, on se prononça contre le règlement légal ou local qui interdit à l'armateur de désigner, parmi l'équipage, un homme pour le service du treuil.

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

Ouvriers du Bâtiment.

L'Internationale des Ouvriers du Bâtiment tient son 6e congrès à *Stockholm* entre le 23 et le 26 juin prochain.

Une décision définitive à l'égard des organisations entretenant des relations avec le Comité International de Propagande des Ouvriers du Bâtiment — une succursale de Moscou — avait plus ou moins été ajournée, lors du 5e congrès. La résolution adoptée par le Congrès donna lieu au voyage d'études que le secrétaire fit en Russie.

Il est fort probable que ce Congrès soulignera la nécessité d'une concentration de tous les travailleurs de l'Industrie du Bâtiment et qu'à ce propos la division dans le domaine international sera critiquée. Le Congrès de *Stockholm* devrait cependant, outre faire la critique de la situation existante, se prononcer contre sa prolongation. Il ne peut, en effet, être question d'une réelle organisation, tant que certaines unions de Travailleurs du Bâtiment continueront à adhérer à quatre Internationales professionnelles.

La modification probable de l'orientation politique de la France ne sera pas sans influencer la question de la reconstruction. La chose est étroitement liée à la question de savoir si l'Internationale du Bâtiment continuera son activité dans les régions dévastées. Comme on sait, les travaux de reconstruction au Nord de la France ont été presque totalement arrêtés, à la suite de quoi on avait envisagé la suppression des mesures prises à cet égard.

G. K.