



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: Hambourg . . . 83
Le Problème des transports automobiles . 84
Chronique Syndicale 86
Une opinion américaine sur le plan Dawes 87
Communications du Bureau 87
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays (Suisse) 88
Le rapport de la Commission suédoise pour la Socialisation concernant la forme d'exploitation des chemins de fer de l'Etat 95

Pour la sécurité 96
L'Union panrusse des Cheminots 97
Le 10^e Congrès de la Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois 97
Le 6^e Congrès de la Fédération Suisse des Cheminots 98
Le Rapport moral et financier de l'Union des Cheminots argentins 98
Ouvriers du Transport: Le « One Man Car » aux Etats-Unis 98
France: Les Coopératives Ouvriers de Déchargement de Navires 101

Danemark: Les salaires des dockers et des manutentionnaires 102
Islande: La grève des dockers 103
Gens de Mer: L'I. T. F. et la Grève des Marins grecs 103
Grèce: La grève des gens de mer et la solidarité des cheminots 104
Les conditions du travail des gens de mer russes 104
La grève des marins argentins 105

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Hambourg.

Ce sera bientôt pour la quatrième fois, depuis la fin des hostilités, que les délégués des organisations adhérentes à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport se réuniront en un Congrès international. De graves questions les attendent; il s'agira d'analyser le passé, d'étudier le présent et de présager l'avenir afin de pouvoir, à l'aide des leçons puisées dans le passé et s'appuyant sur les possibilités qu'offre le présent, tracer la tactique à suivre et arrêter l'action future.

Deux années dures et pénibles se sont écoulées depuis que les hommes de confiance des organisations des transports se sont réunis à Vienne. Deux années de réaction croissante, de renforcement de la classe capitaliste; deux années de défaites, de régression et d'affaiblissement pour le prolétariat.

Les organisations des travailleurs des transports, des cheminots et des marins n'ont pas pu échapper à la pression des temps. Sous maints rapports ce furent même eux qui, dans divers pays, eurent à recevoir et à parer les coups les plus brutaux de la réaction et qui enregistrèrent les pertes les plus sensibles. Il en résulte tout naturellement que l'I. T. F. a non seulement vu diminuer son effectif, mais encore sa capacité d'action. Lorsque les organisations, individuellement, perdent

en force et en influence, il n'est pas possible que l'organisme qui le groupe internationalement gagne en puissance et en combativité.

La situation où se trouve l'I. T. F. n'est pas défavorable, cependant. Si son effectif a diminué d'environ 300.000 hommes depuis le Congrès de Vienne, le nombre des organisations adhérentes s'est considérablement accru. Et — chose plus importante encore — le nombre des pays où, à la suite de nouvelles adhésions, l'I. T. F. a pris racine, a augmenté dans une mesure, inconnue jusqu'ici. Si, lors du Congrès de Vienne, le nombre des pays auxquels s'étendait l'I. T. F. se montait à 17, ce nombre était au 1^{er} janvier 1924 de 26 et il est actuellement de 28 pays, parmi lesquels les Etats-Unis, le Canada, l'Argentine, l'Australie, l'Inde anglaise et la Palestine.

L'I. T. F. est donc en voie d'étendre son influence jusqu'au delà des eaux qui baignent l'Europe et de devenir la véritable Internationale des Ouvriers des Transports, des Cheminots et des Gens de mer de tous les pays.

Le Congrès international de Hambourg devra peser, préparer et prendre les mesures, propres à favoriser le développement ultérieur de l'I. T. F. dans ce sens; il devra envisager les mesures susceptibles d'amener une concentration plus poussée, un approfondissement de la conscience de classe et de la conviction qu'une communauté d'intérêts entière et absolue existe entre les travailleurs des transports et qu'une solidarité à toute épreuve doit les relier les uns aux autres; il devra rendre l'I. T. F. de plus en plus à même d'exécuter la tâche qu'elle s'est fixée, tâche qui consiste à montrer la voie aux travailleurs des transports de tous les pays, à les soutenir dans leur lutte pour le maintien et l'amélioration de leurs conditions d'existence et à montrer au prolétariat entier la voie à suivre dans la lutte pour sa libération du joug capitaliste.

Le Congrès se réunira pendant les jours suivants de près l'anniversaire du jour où, il y a dix ans, l'Europe fut transformée en un immense champ de bataille, sur lequel, durant plus de quatre ans, les masses ouvrières de presque tous les pays « civilisés » se sont combattues et entretuées, soi-disant pour la Patrie et pour la Liberté, pour le Droit, la Démocratie

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.

et pour nombre d'autres biens précieux et sacrés que le prolétariat ne possède pas et ne possèdera jamais, tant que la production capitaliste actuelle ne sera pas remplacée par la production socialiste.

Puissent les pensées des délégués au Congrès de l'I. T. F. se reporter en ces jours aux journées d'août 1914, aux années de guerre, années de misère et de deuil. Puissent-elles également passer en revue les années qui suivirent, années de paix soi-disant. Que chaque délégué se pénétre de tout ce que les dix années écoulées ont apporté au prolétariat mondial, de peines, de douleur, de misère, d'espairs déçus, de confiance trompée, de progrès passagers suivis de défaites ! Puissent les délibérations du Congrès être influencées par les leçons que ces années enseignent aux travailleurs de tous les pays, leçons innombrables que l'on pourrait résumer dans cette unique leçon, ancienne, mais trop souvent oubliée : l'émancipation de la classe ouvrière ne pourra se faire que par les travailleurs eux-mêmes. Elle ne sera possible que par la concentration des prolétaires de tous les pays, disposés et en état de combattre, par tous les moyens, la bourgeoisie, l'unique ennemi de la classe ouvrière.

Si le Congrès de Hambourg est pénétré de cet esprit, il ne signifiera pas seulement une étape sur la route vers un plus grand déploiement de forces des travailleurs des transports dans le cadre de l'I. T. F., mais il constituera également un pas sur la voie vers l'émancipation complète du Travail, vers l'anéantissement du régime capitaliste, vers la réalisation d'une société socialiste et communiste.

Edo Fimmen.

Le Problème des transports automobiles.

L'Union néerlandaise des Travailleurs des Chemins de fer et des Tramways a présenté, en vue du Congrès bisannuel de l'I. T. F., une proposition visant à tracer la ligne de conduite à suivre à l'égard d'un moyen de transport qui a su s'assurer, en peu de temps et dans tous les pays, une place qu'il tâchera sans nul doute de conserver par tous les moyens. J'ai nommé l'automobile. Il me paraît utile de publier dans le Bulletin d'Information un exposé succinct, susceptible de servir d'introduction aux discussions de l'assemblée.

Généralement parlant, tout le monde s'accorde sur ce point: si les progrès de la technique nous apportent un moyen de transport plus pratique du fait de son meilleur marché et de sa commodité plus grande, il ne faut sous aucune condition en retarder le développement pour l'unique raison qu'il concurrence les moyens de transport existants. Ce faisant, on agirait en réactionnaires et on entraverait le progrès économique.

Si l'on avait appliqué ce raisonnement lorsque les chemins de fer étaient dans la première phase de leur développement, notre transport se ferait encore, à l'heure qu'il est, au moyen d'omnibus à chevaux, de cochons d'eau et de charrettes à chien. En Hollande, il a cependant été appliqué avec le plus grand sérieux. Un argument d'extrême importance pour le pays agricole qu'était la Hollande d'alors était celui-ci : Les trains faisaient un tel vacarme qu'ils effraieraient les chevaux attelés aux véhicules et, le repos des vaches dans les prés étant troublé, le lait de celles-ci tournerait.

L'étude et le sens commun ont eu raison de ces arguments mesquins, dignes d'épiciers et d'éleveurs de cochons, et la

Hollande a eu son réseau ferré, non sans avoir, bien entendu, atermoyé longtemps.

Les chemins de fer ont été introduits et, à leur suite, les tramways et l'on a fait son deuil des cochons d'eau, des diligences et des voitures à chiens.

La raison de ce changement ne se trouvait pas uniquement en la nouveauté de ce moyen de locomotion. Il s'est fait avant tout, parce que les chemins de fer étaient plus pratiques et qu'ils pouvaient remplacer, sous tous les rapports, les moyens de transport qu'ils ruinaient.

Si l'on veut, socialement parlant, déterminer son point de vue à l'égard des autobus et du camion automobile, il faudra, croyons-nous, trouver tout d'abord la réponse aux questions suivantes :

- a) Le transport par automobile est-il plus pratique et meilleur marché que celui par chemin de fer, tramway ou bateau ?
- b) Le transport automobile pourra-t-il intégralement reprendre leur tâche, lorsqu'il aura ruiné ces moyens de transport ?

* *

Pour répondre à la première question, il importe d'observer, en ce qui concerne la Hollande, que le transport automobile a pris un essor considérable. Sur une population de 7 millions d'habitants, il existait au 1er janvier 1924 plus de 800 services d'autobus, disposant d'environ 2.000 voitures, nombre notablement augmenté depuis.

Ces chiffres sont empruntés au rapport d'une Commission ayant étudié la question de la perception d'une taxe sur l'emploi de la route. D'après ses évaluations, il y avait en Hollande :

- 35.000 motocyclettes,
- 3.500 side-cars,
- 20.000 automobiles à moins de 8 places,
- 2.000 automobiles à plus de 8 places,
- 4.000 camions automobiles,
- 200 remorques pour ceux-ci.

La rapidité de ce développement prouve qu'il s'agit d'un moyen de transport fort estimé par les entrepreneurs de transport, aussi bien que par les voyageurs. Ceci n'a rien d'étonnant, si l'on songe que les autos ne sont frappés d'aucun règlement restrictif et qu'ils ne sont grevés que de deux impôts.

Le public s'est rendu compte que, lorsqu'il s'agit de trajets de durée moyenne (des services sur un long parcours ont également été projetés), le transport est plus rapide, les arrêts sont plus nombreux, on est moins rigoureusement tenu à un itinéraire déterminé et on a l'avantage d'atteindre plus facilement le centre des villes ou des villages. Quant au transport des marchandises, il offre l'avantage de se faire directement de l'expéditeur au destinataire : il n'y a plus de transbordement à la gare ou au port d'expédition et de destination, ce qui est tout à l'avantage des marchandises.

On conçoit donc que ces facteurs favorables orientent le trafic vers le transport sur route par voiture automobile.

En recherchant la réponse à la question b, nous verrons s'il ne faut pas opposer des inconvénients à ces avantages.

En évaluant le prix du transport exclusivement d'après les tarifs, c. à. d. en appliquant la mesure subjective qu'ont adoptée les entreprises de transport, on s'aperçoit, en se basant sur les données pour la Hollande, que le transport par autobus et camion automobile n'est, en général, nullement meilleur marché que le transport par tramways ou par bateau. Aussi, si l'on donne la préférence à ce premier mode de transport, c'est qu'il offre des avantages de rapidité et qu'il est plus pratique.

Si l'on ne tient compte que du coût par kilomètre et par véhicule, sans égard aux faux frais, la comparaison est, en Hollande, toute à l'avantage du transport automobile. J'ai pu me procurer à cet égard les chiffres suivants :

Auto	Fl. 0,30
Tramway électrique	» 0,50
Tramway à vapeur	» 0,30

Il va de soi qu'on doit prendre en considération que le nombre des places est généralement plus grand dans un tramway que dans un autobus et qu'il en est de même pour la capacité de charge. Les frais sont en général plus élevés pour l'auto dans les autres pays, qu'en Hollande, du fait de la réglementation restrictive existant dans ces pays.

Si l'on veut considérer la question des frais d'un point de vue social, il ne suffit pas d'examiner les tarifs, car, en Hollande du moins, il se présente, dès l'abord, une notable différence du fait que les tramways et le chemin de fer ont à se conformer à nombre de stipulations coûteuses, non applicables (ou non encore) au trafic automobile.

Les lois et décrets régissant le trafic par chemin de fer et tramway contiennent un grand nombre de stipulations ayant trait à la sûreté, à l'aménagement des véhicules, aux horaires, au nombre des trains qui doivent circuler également à des heures peu favorables, à l'installation des gares, aux heures de service, à l'examen médical et à la compétence du personnel, aux conditions du travail, à la responsabilité envers les voyageurs et les expéditeurs, à la vitesse, aux passages à niveau etc. etc. Aucune industrie peut-être n'est aussi étroitement réglementée que l'exploitation des chemins de fer et des tramways.

L'entretien de la voie est, en outre, intégralement à la charge des chemins de fer et des tramways, même là où elle est construite sur des routes ou voies publiques.

Les tarifs des chemins de fer et des tramways se ressentent forcément de ces frais ; encore faut-il, pour la Hollande du moins, tenir compte des montants que l'état verse annuellement aux chemins de fer et tramways sous la forme d'affermage réduit, de subvention et de couverture des déficits.

Le trafic automobile est jusqu'à présent, exempté de toute charge. Il emploie les routes construites par les autorités publiques en vue du trafic d'autrefois et qui exigent de continuelles réfections et améliorations pour les rendre plus appropriées au trafic plus rapide et plus pesant d'aujourd'hui.

Rien que pour les routes nationales (qui constituent en Hollande une infime minorité ; la longueur totale du réseau routier est de 20.000 kilomètres dont 1920 seulement sont des routes nationales) les frais d'entretien ont augmenté d'un million, en 1913, à plus de cinq millions, en 1922. En admettant le même accroissement pour les routes provinciales, municipales et privées, on arrive à une augmentation formidable dont le trafic automobile est la cause.

Les autobus, pas plus que les camions automobiles, ne sont tenus à participer à ces frais. Il n'existe, pour ainsi dire, pas de règlements pour la sécurité du trafic et le personnel ne bénéficie pas de la loi sur le travail. Les sociétés ont toute liberté pour dresser les horaires ; elles choisissent donc les heures les plus favorables, raflent les voyageurs aux chemins de fer et aux tramways, les entassent dans leurs véhicules et laissent ceux qu'ils ne peuvent transporter, aux chemins de fer et tramways, obligés, eux, aux termes des concessions, de faire circuler des convois aux heures fixées par les autorités et de continuer l'exploitation jusqu'à l'expiration de ces concessions. Ces circonstances rendent extrêmement difficile d'établir une comparaison sûre entre les frais du transport automobile d'une part, et ceux du transport par chemin de fer et tramway de l'autre. Il en est de même pour les frais des transports fluviaux, du fait que les voies d'eau intérieures sont généralement libres et qu'il est, par conséquent, impossible de retrouver dans les frets, les sommes investies par les autorités publiques dans le creusement, l'amélioration, l'entretien, le balisage etc. des voies d'eau.

Pour obtenir que les tarifs constituent une mesure exacte pour l'appréciation du taux réel des frais de transport, il

faudra réaliser l'équivalence approximative des circonstances, dans lesquelles a lieu la concurrence, tout en laissant intacts les avantages particuliers inhérents au transports automobile. Les entreprises utilisant ce moyen de locomotion devront donc payer les frais qui en résultent pour l'entretien des routes, frais spécialement importants dans la partie alluviale de la Hollande, à cause de l'inconsistance du sol. Il faudra, en outre, exiger de ces exploitations les mêmes mesures par rapport à la sûreté, aux horaires, aux conditions du travail etc. Après avoir établi cete comparaison il faudra rechercher les moyens pour favoriser l'emploi du moyen de transport le plus économique, si toutefois la question, formulée sous *b*, n'offre pas d'objections.

De plus en plus, on se rend compte qu'il n'est que juste de prélever sur les autos des taxes qui compensent les frais supplémentaires que réclame l'entretien des routes.

Si mes renseignements sont exacts, la France prélève déjà une taxe sur la vente, une autre sur l'emploi des voitures automobiles et, en outre, un droit sur l'essence.

En Belgique, l'auto est passible d'un impôt et d'une taxe de luxe.

Au Danemark, il existe un impôt sur tous les véhicules automobiles, basé sur leur poids à vide.

En Suisse, la plupart des cantons prélèvent une taxe basée sur le nombre des chevaux-vapeur.

En Angleterre, on a débuté par une taxe sur l'essence ; plus tard on a abandonné ce système pour prélever un droit fixe se basant sur le poids à vide, pour tous les véhicules à locomotion mécanique et, pour les autobus, sur le nombre des places. Les sommes prélevées sont versées dans un fonds pour l'entretien des routes.

En Allemagne, les autobus et les camions automobiles sont passibles d'une taxe fixée d'après le poids à vide.

En Hollande, le Premier Congrès des Routes a présenté au Ministre un rapport, proposant de prélever un péage de tous les véhicules automobiles à fixer d'après le poids, mesure déjà prise par certaines provinces.

Je ne dispose pas, présentement, de données exactes sur les impôts perçus en Autriche, en Italie et en Amérique ; il est probable cependant que l'on cherche, dans ces pays aussi, à couvrir, par des mesures analogues, l'augmentation des frais d'entretien et d'amélioration du réseau des routes.

On peut dire que, d'une façon générale, on prend conscience de la nécessité de règlements concernant la construction des voitures, l'habileté des chauffeurs, les stationnements etc. De plus en plus aussi, l'exploitation ne peut se faire sans concession accordée par les autorités qui, ce faisant, tiennent compte du préjudice porté aux tramways. Une réglementation de ce genre existe, pour autant que je sache, en France, en Belgique, au Danemark, en Suisse (où elle est fort poussée) et en Angleterre où une révision est à l'étude. En Hollande, une Commission ministérielle a été chargée d'examiner le problème du trafic dans toute son étendue.

Cette réglementation nous rapproche de plus en plus du moment où il sera possible d'établir le coût du transport d'après les tarifs. Il est étonnant, cependant, qu'elle laisse une liberté absolue aux exploitations d'autobus, quant à leurs horaires, ce qui leur permet de continuer à rafler, aux heures de trafic intense, les voyageurs aux chemins de fer et aux tramways, inconvénient dont la Suisse a tenu compte dans sa réglementation, à l'égard de ses services de diligences.

Du moment que les circonstances — ainsi pourrait-on raisonner — régissant la concurrence sont à peu près identiques, les autorités n'ont plus à s'occuper du résultat, car la solution s'imposera toute seule, en vertu de la thèse du « survival of the fittest » (survivance du plus apte à la lutte). J'admets ce raisonnement pour les cas où le moyen de transport victorieux peut assumer la tâche du vaincu. Or, je crois que ce n'est pas toujours le cas, loin de là, car les chemins de fer et les tramways offrent des avantages qui feront toujours défaut au trafic automobile, quelque perfectionné que soit son outillage.

Les tramways à vapeur, par exemple, travaillent pour le trafic des marchandises, aussi bien que pour le trafic des voyageurs. Or, si le trafic automobile continue à s'étendre, il déchargera les tramways du trafic des voyageurs et peut-être même de celui des colis et les tramways, dont l'existence se trouve, dès à présent gravement compromise, devront fatalement disparaître. Comme il ne sera pas pourvu au transport des marchandises en fortes quantités, l'intérêt général se trouvera sérieusement lésé.

Dans le cas d'un tramway électrique qui s'occupe exclusivement du transport de voyageurs, l'évincement par l'autobus n'entraînera pas de conséquences très graves, mais dans le cas d'un service mixte, celles-ci peuvent être fâcheuses, du fait que le nouveau moyen de locomotion ne remplace que partiellement celui qu'il a détruit. Cet inconvénient subsiste d'ailleurs pour le transport de personnes aussi, spécialement les jours où il y a abondance de voyageurs et où les services d'autobus ne disposent ni du matériel, ni du personnel nécessaire. Les chemins de fer et les tramways ne se trouvent guère embarrassés dans ces cas : une seule locomotive et une seule équipe de personnel peuvent suffire, car on n'a qu'à accrocher quelques voitures pour augmenter la capacité. L'expérience et quelques stipulations à cet effet dans la concession des lignes d'autobus pourront cependant parer à cet inconvénient.

Par contre, il ne me paraît guère possible de trouver une solution à la question du trafic des marchandises et il faudra trouver un « modus vivendi » permettant de venir en aide au moyens de transport existants.

L'ancienne mesure libérale de la concurrence libre ne peut apporter ici la solution désirée, même dans les cas où les conditions de la concurrence se trouveraient être rendues équivalentes. Du moment que cette concurrence libre ne suffit pas, les autorités devront se charger, en pleine connaissance de cause, de la réglementation. Tout le système des communications devra être organisé et il y aura lieu de tenir compte du *coût réel* de chaque catégorie de transport, ainsi que du moyen de transport approprié.

Il faudra viser à ne pas opposer les uns aux autres les différents moyens de transport, mais à les faire collaborer ; tant les autorités que les organisations ouvrières devront exercer une influence régulatrice dans ce sens.

Le mode de trafic le plus approprié commence dès maintenant à se dessiner, car l'expérience nous apprend quel moyen de transport est le mieux adapté pour certains transports. Il est de la plus haute importance sociale que le trafic soit ordonné dans ce sens et que la libre concurrence ne crée pas, comme c'est aujourd'hui le cas en Hollande, un état d'anarchie.

Les chemins de fer gardent jalousement sur leurs lignes le trafic qui se ferait, bien plus économiquement, par voie fluviale. On construit les lignes des tramways à côté de celles du chemin de fer, le privant ainsi d'une partie de ses revenus, alors qu'il est obligé de rouler et qu'il garde les mêmes frais d'exploitation. Au tramway viennent s'ajouter l'autobus et le camion automobile, desservant la même région que le chemin de fer et le tramway et leur rendant plus âpre la lutte pour l'existence, sans pouvoir cependant les remplacer.

Il s'en suit un gaspillage de travail et de voies d'activité dont la société actuelle doit s'affranchir au plus vite. Elle ne peut, en effet, supporter ce gaspillage, qu'à condition de lésiner de plus en plus sur les gages du personnel ; il en résulte des tentatives répétées visant à avilir les conditions de travail du personnel occupé dans les entreprises de transport.

La réglementation du trafic acquiert de ce fait une importance extrême pour le personnel. Mon opinion personnelle est qu'il faut au plus vite rompre avec le système qui veut l'exclusivité chez les entreprises de batellerie, de chemin de fer, de tramway, d'autobus et de camion et qui veut que toute entreprise se cantonne rigoureusement dans l'exploitation d'un seul moyen de transport.

Le succès formidable que M. Stinnes a su obtenir en Allemagne est dû, en grande partie, à la frustation, dite verticale, c. à. d. le fusionnement, dans la mesure du possible, d'en-

treprises susceptibles de se compléter et non seulement la combinaison d'industries identiques. Dans d'autres entreprises-monstres, en France, en Amérique et en Allemagne, on constate la combinaison, dans la mesure du possible, de mines de charbon et de minéral, de hauts-fourneaux, de fonderies et de laminiers et, dans bien des cas, les moyens de transport rentrent dans cette concentration.

Le développement de l'industrie des transports devra se faire dans ce sens. Autant que possible, les entreprises de cette industrie devront attirer à elles tous les moyens de transport, afin de réunir entre leurs mains le transport dans toute son étendue, de l'expéditeur au destinataire et de faire usage du moyen de transport le plus approprié.

On retrouve ces mêmes idées dans le rapport, présenté par la Chambre de Commerce des Etats-Unis sur les relations entre les chemins de fer et l'auto. Une Commission ministérielle en Allemagne, qui a présenté un rapport au Ministre des Communications, arrive à la conclusion que la question à résoudre est celle de l'auto et du chemin de fer et non pas l'auto ou le chemin de fer.

Une réorganisation totale des transports s'impose. Le trafic automobile y jouera, sans aucun doute, un rôle important, mais on lui assignera une tâche positive et il cessera d'exercer une influence destructrice sur les entreprises et services de transport existants qui rendent à la collectivité, des services dont celle-ci ne saurait se passer.

Chronique syndicale.

Le conflit menaçant au début de juin aux Chemins de fer d'Allemagne n'a pas éclaté. Le Gouvernement renonça à son attitude intransigeante à l'égard des desiderata du personnel. Bien que toutes les revendications n'aient pas abouti, le nouvel accord signifie cependant une amélioration notable du niveau d'existence des travailleurs. On n'a pu arriver à une entente satisfaisante, par rapport à la durée du travail ; étant donné que les cheminots allemands ne sont pas disposés à renoncer d'une façon durable à la journée de huit heures, la question pourra, à tout moment, donner lieu à de nouveaux conflits.

En Angleterre, les Compagnies de Chemins de fer ont déclaré qu'elles étaient prêtes à abandonner le système de déplacement qui a suscité un si grave mécontentement parmi le personnel des locomotives. L'Union des Mécaniciens et Chauffeurs a organisé, il est vrai, parmi ses membres un referendum, se terminant le 15 juillet, mais il s'agit ici surtout d'une formalité statutaire, car il est permis de supposer que le résultat sera en faveur de l'accord.

Des luttes de quelque importance n'ont eu lieu nulle part dans l'industrie des transports. En Norvège, seulement, le conflit dans les ports se prolongea, mais put être mené à bonne fin dans les derniers jours de juin, après une durée de 24 semaines.

Le mois de juin apporta à l'I. T. F. un nouvel accroissement. Elle reçut des demandes d'adhésion de pas moins de six organisations ; citons parmi celles-ci la première organisation des Indes, l'Union des Cheminots de l'Est du Bengale (E. B. Railway Indian Employees' Association).

Il nous reste à remarquer que le nouveau Gouvernement français a rendu la liberté aux travailleurs de la Ruhr, emprisonnés lors de l'occupation. Ce faisant, il a réalisé une revendication, formulée par l'I. T. F. à maintes reprises et pour l'aboutissement de laquelle la Fédération des Cheminots français s'est activement employée. Tous les permanents de l'Union des Cheminots allemands ont été élargis. Nous ne savons pas si d'autres cheminots se trouvent encore écroués en France ou exclus de la permission de retourner dans leurs foyers.

Une opinion américaine sur le plan Dawes.

Dans le dernier numéro du Bulletin, nous avons publié les conclusions auxquelles les cheminots allemands sont arrivés dans leur mémoire concernant le rapport Dawes. Ce nous semble intéressant de faire suivre ici l'avis d'une organisation américaine ; c'est pourquoi nous empruntons les considérations suivantes à l'organe des mécaniciens américains, le *Locomotive Engineers' Journal* de mai 1924.

« Pourquoi toute cette joie dans la presse quotidienne au sujet du plan Dawes pour sauver l'Allemagne ? Un mot d'ordre aurait-il été lancé pour rendre le général Dawes suffisamment célèbre pour en faire un candidat pour la fonction de vice-président des Etats Unis ? Ou bien les banquiers internationaux tâchent-ils de flatter le peuple américain, afin qu'il donne l'argent nécessaire pour que le plan puisse « jouer », ce qui veut dire, en d'autres termes, pour que l'Allemagne reçoive en prêt assez d'argent pour pouvoir payer les réparations à la France et sauver ainsi les placements peu solides, faits par les grands banquiers, en rentes françaises ?

Pour être honnêtes, nous n'avons pas plus de droit d'appeler le rapport, le « rapport Dawes » que les Anglais ont le droit de parler d'un rapport McKenna ou les Français d'un rapport Parlietier Loucheur Le plan est simplement le rapport d'une commission internationale d'experts en matière de banque, invités par la Commission des Réparations à examiner comment, quand et en quelle mesure la vache morte des finances allemandes pourrait être forcée à donner du lait.

Le règlement des Réparations n'est pas un problème intéressant uniquement les banquiers internationaux. Il est, au contraire, d'un intérêt vital pour chaque travailleur ou fermier américain. La semaine passée, 1800 cheminots furent licenciés sur une des grandes lignes pour le transport du charbon, parce que les mines ont dû être fermées jusqu'à ce que l'Europe soit de nouveau à même de s'acheter notre charbon ; les farmers de l'occident font faillite parce que l'Europe affamée est trop pauvre pour absorber le surplus de leur moisson. Et ce qui est plus important encore : ce projet de banquiers lie les travailleurs allemands pieds et poings, les réduit à l'esclavage économique et met en danger les salaires et le taux d'existence des travailleurs américains et anglais, aussi bien que des français.

Nous n'avons trouvé dans aucun quotidien une analyse exacte et honnête de ce que c'est que le plan Dawes ; tout ce que nous trouvâmes furent des éloges dénués de sens et des descriptions improductives des organismes qu'il mettra en mouvement, accompagnés d'allusions délicates, pour nous faire comprendre que ces organismes ne pourront fonctionner comme il faut que si l'Amérique fournit la plupart des sommes nécessaires à l'emprunt allemand projeté. C'est pour cette raison qu'il nous semble opportun de signaler ici les mérites et les défauts du projet, considérés d'un point de vue purement humain.

Le rapport des banquiers est recommandable en ce sens qu'il remplace la haine par la raison, l'ultimatum par l'enquête. De même que son prédécesseur, le Traité de Versailles, il part du mythe, démontré inexact par des preuves évidentes de source alliée, que l'Allemagne seule est responsable de la guerre et doit en payer les frais. Mais au lieu de lui mettre le couteau sur la gorge, comme firent les généraux et politiciens de Versailles, en s'écriant : « Payez ce qu'on vous demande, que vous l'avez ou non », les banquiers, plus réalistes, disent simplement : « Nous ne voulons pas votre vie, car alors vous ne pourriez nous payer. Nous prendrons vos chemins de fer, nous contrôlerons vos banques, nous hypothéquerons toutes vos industries et nous vous forcerons alors à travailler pour nous pendant 50 ans. Nous supposons que cela rapportera 2.500.000.000 de marks-or par an ; si ce n'était pas le cas, nous diminuerons le montant, en conformité avec vos capacités de paiement. »

Le défaut principal du projet c'est qu'il fait de l'Allemagne une nation feudataire et prive ses 60 millions d'habitants de toute liberté économique durant au moins 50 ans. Le système,

au moyen duquel ceci devra se faire, serait considéré dans le monde commercial comme un manque de probité. Le débiteur sera forcé de signer un chèque en blanc pour toutes ses ressources actuelles et une hypothèque en blanc sur tout ce qu'il possédera à l'avenir, laissant aux créanciers le soin d'ajouter la somme, avec la seule garantie que les paiements annuels de cette somme inconnue ne devront pas dépasser 2 milliards et demi de marks-or, à moins que l'Allemagne ne reprenne plus vite qu'il n'a été prévu et que les annuités puissent être augmentées.

Considérant froidement les choses, il n'y a que deux voies qui puissent permettre à l'Allemagne de payer cette somme. La première consiste à rendre des services à d'autres nations, telles des affaires de banque, de navigation, d'assurance, la réception de touristes étrangers etc. L'autre consiste en un excédent des exportations sur les importations. La première voie est impraticable pour l'Allemagne, car sa navigation, ses colonies et ses participations à l'étranger ont été confisquées par les Alliés en 1919. La deuxième signifie que le paiement des réparations retombera sur le dos des travailleurs allemands, qu'ils devront travailler plus longtemps et à meilleur compte que leurs comrades d'autres pays, afin de produire plus de marchandises pour l'exportation.

Pour compléter l'esclavage économique de l'Allemagne, ses moyens de transports et ses institutions de crédit seront mis sous contrôle étranger. Le réseau ferré, avant la guerre le meilleur d'Europe, sera pris à l'Etat et sera grièvement hypothéqué et exploité comme une entreprise privée. Une nouvelle banque allemande, contrôlée par un commissaire allié, dominera les finances allemandes, y compris l'émission de monnaie fiduciaire. Ce sera une banque privée, le Gouvernement n'y aura aucune part. Y a-t-il une personne intelligente qui puisse nier qu'un contrôle sur la circulation et sur le trafic, signifie contrôle sur une nation et que l'Allemagne, privée de ses droits souverains, ne saurait être qu'un état feudataire des banquiers alliés qui assument ces droits ?

Nous croyons que le rapport des experts est aussi peu exécutable que l'était le Traité de Versailles. Les impôts à prélever se monteront à 30 pour cent des revenus nationaux — charge trop lourde à porter pour toute nation civilisée. L'Allemagne est, en outre, supposée de produire et d'exporter le double de ce qu'elle exportait avant la guerre, proportionnellement au commerce mondial, une impossibilité absolue, si l'on pense à la confiscation de ses navires et de ses sources de matières premières.

Le plan des banquiers sera révisé si ce n'est par la raison, ce sera par la révolution. »

COMMUNICATIONS DU BUREAU

En vue de notre prochain Congrès et des multiples travaux de préparation qu'il réclame, nous avons décidé de combiner dans le présent numéro de notre Bulletin, les numéros de juillet et d'août.

Le prochain numéro ne paraîtra donc pas avant le 15 septembre prochain.

**

Session du Comité Exécutif de l'I. T. F.

Les 11 et 12 juillet 1924, une session du Comité Exécutif fut tenue dans les bureaux de la Fédération anglaise des Transports, à Londres. A l'exception du Camarade Tomschik, qui s'était excusé en vue de séances importantes du Parlement

autrichien, et des deux membres hollandais du Comité Directeur, tous les membres du Comité Exécutif participèrent à la réunion.

Le rapport sur l'activité du secrétariat durant le deuxième trimestre de l'année en cours fut approuvé sans discussion. L'assemblée s'exprima, en outre, de façon élogieuse au sujet du rapport moral et financier, récemment publié. Après un court échange de vues, les rapports de la Commission de Contrôle portant sur les années 1922 et 1923, ainsi que sur le premier semestre 1924 furent adoptés.

Les demandes d'adhésion des organisations suivantes furent ratifiées :

Association des Employés des Chemins de fer anglais (Railway Clerks' Association) ;

Union des Ouvriers des Transports anglais (Transport & General Workers' Union) ;

Union des Cheminots de l'Est du Bengale (E. B. Railway Indian Employees' Association) ;

Union des Employés des chemins de fer norvégiens (Jernbanes Kontorpersonales Forbund i Norge) ;

Union Suédoise des Chauffeurs de Navire (Svenska Eldare Unionen) ;

Syndicat des Cheminots italiens (sindacato Ferrovieri Italiani) ;

Union des Chauffeurs de Tchécoslovaquie.

La décision, concernant les demandes de deux autres organisations, fut renvoyée à un moment ultérieur, pour permettre au secrétariat de s'enquérir davantage sur celles-ci ; la demande de la Fédération unitaire des Cheminots fut rejetée.

Ayant entendu le rapport de la délégation de l'I. T. F. au Congrès de la F. S. I. de Vienne, l'assemblée approuva l'attitude adoptée par celle-ci.

Les dernières décisions furent prises au sujet du Congrès de Hambourg et le camarade J. Döring fut désigné comme rapporteur sur le point 8 de l'ordre du jour : « Maintien de la journée de huit heures. » Se basant sur les propositions présentées, l'assemblée décida que des conférences spéciales de Chauffeurs, de Travailleurs de la Navigation Intérieure et des organisations des Ports de la Mer du Nord seraient tenues durant le Congrès. La Conférence des Gens de mer précédera le Congrès et siégera les 4 et 5 août. L'assemblée s'occupera ensuite des différentes propositions déposées pour être discutées au Congrès ainsi que de l'amendement qui avait été présenté.

Une proposition du Comité International de Propagande tendant à convoquer à Hambourg un congrès commun des Organisations adhérentes à l'I. T. F. et des Organisations des Ouvriers des Transports révolutionnaires, fut repoussée.

**

Le Congrès général de l'I. T. F.

Le Congrès général de l'I. T. F. se réunira à Hambourg, dans la grande salle du Gewerkschaftshaus, Besenbinderhof, et s'ouvrira le jeudi, 7 août, à 10 heures du matin.

Le Congrès des Gens de Mer sera tenu à la même adresse les 4 et 5 août et s'ouvrira également à 10 heures.

**

Cotisations.

Nous avons encore reçu de :

L'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie
17.000 lei = 1632 frs. belges ;

La Fédération suisse des Transports frs. 264,25 ;

La Fédération française des Moyens de Transport frs. 2365,50 ;

La Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer frs. 1400,— ;

L'Union des Cheminots yougoslaves Dinar 500,— ;

L'Union des Cheminots norvégiens Fl. 310,55.

Nouvelles publications.

Ont paru :

Compte-rendu du Congrès des Gens de mer (Section de l'I. T. F.) tenu à Amsterdam les 16 et 17 Octobre 1923.

Liste d'adresses des organisations dans l'Industrie des Transports.

L'attelage automatique dans l'exploitation des Chemins de fer. Les conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les divers pays. (Tirage spécial des rapports parus dans le Bulletin).

Les deux brochures, nommées en dernier lieu, ont paru dans la nouvelle série de documents et peuvent être obtenues par les membres des organisations adhérentes au prix de revient (une lettre-circulaire a été expédiée à cet effet).

Congrès.

Union des Cheminots bulgares, du 28 au 30 août, à Sofia.
Amalgamated Society of Railway Servants of India and Burma Ltd., (Cheminots des Indes anglaises), du 10 au 12 septembre, à Secunderabad.



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

Suisse.

(Suite.)

IX. La réglementation des salaires.

La loi fédérale actuellement en vigueur, sur le payement des employés et agents des chemins de fer fédéraux, date du 23 juin 1910 et a été mise en application, à l'exception de quelques dispositions transitoires, au 1er janvier 1911.

La loi s'applique aux Directeurs, aux employés et aux agents permanents des chemins de fer fédéraux. Elle prévoit les taux minima et maxima suivants :

Classe I.	Frs. 10.000—17.000
» II.	» 5.200—11.000
» III.	» 4.000— 7.200
» IV.	» 2.500— 5.500
» V.	» 2.100— 3.800
» VI.	» 1.600— 3.100
» VII.	» 1.400— 2.500

Les augmentations sont accordées tous les trois ans au 1er avril ; elles se montent aux sommes suivantes :

Classe I et II	Frs. 500,—
» III, IV et V	» 400,—
» VI et VII	» 350,—

En exécution de la loi, une échelle de traitements fut créée pour les chemins de fer fédéraux, selon laquelle les 7 classes sont subdivisées en échelons de sorte qu'il existe aujourd'hui pas moins de 27 échelons, dans lesquels le personnel des diverses catégories est groupé.

Les indemnités de cherté de vie sont fixées par le Parlement. En 1922 et 1923, leur montant fut déterminé pour une demi-année, en 1924 pour l'année entière. Ces indemnités se composent de

- 1° l'indemnité principale ;
- 2° l'allocation pour charges de famille ;
- 3° l'indemnité de lieu de résidence.

L'indemnité principale varie selon le coût de la vie. Il n'y a pas jusqu'ici de principes uniformes pour établir le coût

de la vie. Dans diverses villes, les nombres-indices sont arrêtés d'après des principes différents. Le Gouvernement a désigné, d'une façon arbitraire, un de ces nombres-indices comme celui d'après lequel l'indemnité principale serait calculée. La question a soulevé de vives discussions entre les autorités et les représentants du personnel. Le Département du Travail envisage actuellement l'établissement d'un index national.

Pour déterminer l'indemnité principale pour 1924, on a commencé par admettre un renchérissement général de 70%. L'indemnité a ensuite été fixée de la façon suivante :

- pour les salaires et traitements entre 2.800 et 4.000 francs par an, indemnisation totale du renchérissement, soit 70% du traitement ;
- pour les salaires et traitements au-dessous de 2.800 francs par an, pour chaque montant de 10 frs., ou fraction de ce montant, $\frac{1}{4}\%$ en sus de l'indemnisation totale jusqu'à 135% de celle-ci, soit de 70 à 94,5% du traitement ;
- pour les salaires et traitements au-dessus de 4.000 frs. par an, pour chaque montant de 100 francs ou fraction de ce montant, $\frac{1}{2}\%$ en moins de l'indemnisation totale jusqu'à 75% de celle-ci, soit de 70 à 52,5% du traitement.

Le montant maximum de l'indemnité principale est de Frs. 4.700 par an.

L'allocation pour charges de famille se monte à 150 francs par enfant au-dessous de 18 ans. Elle est accordée entière pour les salaires de base allant jusqu'à 5.000 francs, indemnités non comprises. Elle est ensuite diminuée de 12 francs pour chaque montant de 100 francs, ou fraction de celui-ci, dont le traitement dépasse la somme susdite.

Les indemnités de lieu de résidence servent à compenser, autant que possible, les différences du coût de la vie dans les différentes localités. Les localités sont, à cet effet, groupées en cinq classes ; les indemnités se montent aux sommes suivantes :

pour les célibataires :

Frs. 57,—
» 150,—
» 225,—
» 300,—
» 375,—

pour les agents mariés :

Frs. 100,— dans la 1^{ère} classe
» 200,— dans la 2^e classe
» 300,— dans la 3^e classe
» 400,— dans la 4^e classe
» 500,— dans la 5^e classe

La classification des localités se fait sur la base de la moyenne des loyers et des impôts sur le revenu, selon l'échelle que voici :

Moyenne totale du loyer et de l'impôt sur le revenu par an	Classe
De Frs. 900 à Frs. 1050	I
» » 1051 à » 1200	II
» » 1201 à » 1350	III
» » 1351 à » 1500	IV
au-dessus de Frs. 1500	V

Pour établir le taux moyen des loyers, on tient compte de toutes les habitations d'une localité déterminée. A l'heure actuelle, des indemnités de lieu de résidence sont payées dans 185 localités ; ce nombre se répartit comme suit sur les cinq classes :

I ^{ère} classe	111 localités
II ^e classe	51 localités
III ^e classe	17 localités
IV ^e classe	3 localités
V ^e classe	3 localités

Berne, Arosa et Davos se trouvent dans la plus haute classe.

Le personnel est groupé de la façon suivante dans les différentes échelles de salaires, prévues par la loi. (Nous ne citons que quelques-unes des fonctions les plus importantes.)

Echelle 1. Frs. 10.000 à 17.000 ; augmentation triennale de Frs. 500.

Echelon 1. 14.000—17.000 (plus indemnité principale de cherté de vie 4700) : Directeurs généraux.

Echelon 2. 12.000—14.000 (plus indemnité 4700) : Directeurs d'arrondissement.

Echelle II. Fr. 5.200 à 11.000 ; augmentation triennale de Frs. 500,—.

Echelon 1. 8.000—11.000 (plus indemnité 4.480—4.700) : Ingénieurs en chef etc.

Echelon 2. 7.000—10.000 (plus indemnité 4.165—4.700) : Secrétaire général et chefs de division etc.

Echelon 3. 6.000—9.000 (plus indemnité 3.780—4.070) : chefs de division-adjoints, chefs d'atelier de 1^{ère} classe etc.

Echelon 4. 5.200—8.000 (plus indemnité 3.422—4.480) : Ingénieurs 1^{ère} classe des constructions et de la traction auprès de la Direction générale, inspecteurs de l'exploitation 1^{ère} classe, auprès de la Direction générale, Ingénieurs de la voie de 1^{ère} classe etc.

Echelle III. Frs. 4.000 à 7.000 ; augmentation triennale de Frs. 400.

Echelon 1. 5.000—7.200 (plus indemnité 3.325—4.234) : Ingénieurs et architectes 1^{ère} classe et employés techniques 1^{ère} classe auprès des Directions d'arrondissement ; inspecteurs de gare (chefs des gares les plus importantes).

Echelon 2. 4.600—6.600 (plus indemnité 3.124—4.020) : Chefs de gare 1^{ère} classe, chefs d'entrepôts 1^{ère} classe, chefs de dépôt (dirigent le service des locomotives dans les gares).

Echelon 3. 4.000—6.000 (plus indemnité 2.800—3.780) : Administrateurs du service des marchandises.

Echelle IV. Frs. 2.500 à 5.500 ; augmentation triennale de Frs. 400.

Echelon 1. 3.500—5.500 (plus indemnité 2.450—3.562) : Chefs aux marchandises 1^{ère} classe.

Echelon 2. 3.300—5.300 (plus indemnité 2.310—3.469) : Chefs de bureau aux services centraux, chefs des gares de triage 1^{ère} classe.

Echelon 3. 3.300—5.100 (plus indemnité 2.310—3.374) : Chefs de bureau, service marchandises et aux Directions d'arrondissement, Chefs de gare 3^e classe, Chefs de trains de marchandises, chefs-mécaniciens, contre-maitres 1^{ère} classe.

Echelon 4. 3.000—4.800 (plus indemnité 2.100—3.226) : Commis 1^{ère} classe à la Direction générale, sous-chefs de gare 1^{ère} classe (service extérieur des gares).

Echelon 5. 2.700—4.500 (plus indemnité 1.942—3.072) : Commis 1^{ère} classe à l'Economat (service du matériel) et aux Directions d'arrondissement, contre-maitres 2^e classe (ateliers), chefs de station 1^{ère} classe.

Echelon 6. 2.500—4.200 (plus indemnité 1.885—2.911) : Chefs des bureaux des gares, chefs de section 1^{ère} classe, teneurs des livres des entrepôts.

Echelle V. Frs. 2.100 à 3.800 ; augmentation triennale de Frs. 400.

Echelon 1. 2.300—3.800 (plus indemnité 1.815—2.660) : Chefs de trains principaux, chefs-visiteurs.

Echelon 2. 2.200—3.600 (plus indemnité 1.775—2.520) : Surveillants des appareils centraux, chefs de station 2^e classe, télégraphistes 1^{ère} classe, commis aux marchandises 1^{ère} classe, mécaniciens de locomotive, capitaines.

Echelon 3. 2.100—3.400 (plus indemnité 1.731—2.380) : Visiteurs (contrôle du matériel roulant aux gares importantes et gares de frontière).

Echelle VI. Fr. 1.600—3.100 ; augmentation triennale de Frs. 350.

Echelon 1. 2.000—3.100 (plus indemnité 1.683—2.170) : Chefs de stations 3^e classe, portiers de gare 1^{ère} classe, mécaniciens de réserve, chefs de train, chefs aux manœuvres 1^{ère} classe.

Echelon 2. 1.800—2.900 (plus indemnité 1.578—2.030) : Télégraphistes 2^e classe, monteurs services électriques, commis 2^e classe aux marchandises, conducteurs trains de marchandises 1^{ère} classe, wattmen (exploitation électrique sur quelques lignes d'importance secondaire), mécaniciens de bateaux.

Echelon 3. 1.600—2.700 (plus indemnité 1.458—1.942) : Garçons de bureau, chefs-ouvriers 1^{ère} classe des ateliers et ateliers de dépôt, chefs d'équipe au service de la voie 1^{ère} classe, portiers des gares 2^e classe, chefs de manœuvres 2^e classe, ouvriers spécialistes des ateliers de dépôt.

Echelle VII. Frs. 1.400 à 2.500 ; augmentation triennale de Frs. 350.

Echelon 1. 1.600—2.500 (plus indemnité 1.458—1.885) : Commis 4e classe bureaux centraux, télégraphistes 3e classe, aides-magasiniers (à l'exception de ceux des ateliers), aides-magasiniers 2e classe des ateliers et dépôts, aiguilleurs 1e classe, gardes-bloc, gardes-barrières 1e classe, chefs d'équipe au service des manœuvres, chefs d'équipe aux bagages, aiguilleurs aux appareils centraux 1e classe, signalistes 1e classe (aux embranchements), gardes de plaques tournantes et de charriots transbordeurs, commis aux marchandises 3e classe, conducteurs trains de marchandises 2e classe, chefs d'équipe aux marchandises 1e classe, commis aux entrepôts 3e classe, conducteurs, chauffeurs de locomotives et aides-mécaniciens à la traction électrique, aides-visiteurs, chauffeurs de bateaux, ouvriers des ateliers de dépôt 1e classe.

Echelon 2. 1.500—2.400 (plus indemnité 1.393—1.852) : Chefs de halte, chefs d'équipe 2e classe au service de la voie, contrôleurs du matériel roulant et des feuilles de route 2e classe, portiers de gare 3e classe, ouvriers au service des manœuvres 1e classe, lampistes 1e classe, chefs d'équipe 2e classe aux marchandises, chefs d'équipe aux entrepôts.

Echelon 3. 1.500—2.300 plus indemnité 1.393—1.815) : Ouvriers des magasins, gardes-bloc 2e classe, gardes-barrière 2e classe, gardes-voie 1e classe, ouvriers aux bagages 1e classe, aiguilleurs 2e classe, gardes-signaux 2e classe, ouvriers à la traction 2e classe (nettoyeurs de locomotives et voitures).

Echelon 4. 1.400—2.200 (plus indemnité 1.323—1.775) : Veilleurs, cantonniers 1e classe, ouvriers aux manœuvres 2e classe, lampistes 2e classe, ouvriers aux marchandises 1e classe, ouvriers aux entrepôts 1e classe, garde-freins, aide-pilotes.

Echelon 5. 1.400—2.000 (plus indemnité 1.323—1.683) : Cantonniers 2e classe, gardes-barrière 3e classe, gardes-voie 2e classe, ouvriers aux marchandises 2e classe, ouvriers à la grande vitesse 2e classe, ouvriers aux entrepôts 2e classe, ouvriers à la traction 2e classe, matelots.

Echelon 6. 1.400—1.700 (plus indemnité 1.323—1.520) : Gardiennes et nettoyeuses dans les gares.

En ce qui concerne les ouvriers payés à la journée ou à l'heure, ils se répartissent sur le personnel de la voie, des gares, de la traction et sur celui des ateliers.

Au service de l'entretien de la voie, une grande partie du personnel travaille à la journée. La loi sur les salaires détermine à cet égard que la Direction des Chemins de fer fédéraux doit fixer le montant des salaires et que l'ordonnance en question devra également établir les bases pour une augmentation des salaires, selon la durée du service.

En vertu de cette stipulation, la Direction générale a élaboré un règlement relatif au salaire des catégories de travailleurs susvisés, règlement qui a été approuvé par le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux et qui date de l'année 1912. Les travailleurs journaliers sont divisés en quatre classes :

1e classe :	Ouvriers au service des manœuvres . . .	Frs. 6,—
2e classe :	» aux bagages 1e classe	
	» à la grande vitesse 1e classe	
	» à la traction 1e classe	» 5,80
3e classe :	» de la voie 1e classe (entretien des rails	
	» au service des manœuvres 2e classe	
	» aux marchandises 1e classe	» 5,50
4e classe :	» de la voie 2e classe	
	» aux bagages 2e classe	
	» à la grande vitesse 2e classe	
	» aux marchandises 2e classe	
	» à la traction 2e classe	» 5,10

Il faut ajouter à cela les indemnités de cherté de vie.

Les ouvriers journaliers, non-mentionnés ci-dessus, qui sont employés d'une façon permanente, sont classés selon leur emploi dans une des classes susnommées. Pour les ouvriers spécialisés, les taux maxima susdits peuvent être dépassés et le salaire peut

être porté au niveau de celui d'un ouvrier des ateliers ou d'un agent permanent d'une catégorie correspondante.

Les journaliers permanents qui sont régis par la loi sur la durée du travail et travaillent donc en moyenne 7 heures par jour (les jours de maladie et les jours de repos légaux étant considérés comme jours de travail), ont droit à la rétribution de 7 jours par semaine. Un salaire minimum de Frs. 3,80 par jour (plus les indemnités de vie chère) a été établi pour ces catégories de travailleurs, lors de la mise en vigueur de la nouvelle loi sur la durée du travail.

L'augmentation des salaires des ouvriers permanents, accordée après 2 ans de service, et ensuite tous les deux ans, jusqu'à ce que le montant maximum soit atteint, est de 40 centimes et peut être portée à 60 centimes pour des ouvriers professionnels ou spécialisés. Les salaires des ouvriers saisonniers se maintiennent dans le cadre des taux susnommés.

En ce qui concerne la rétribution des heures supplémentaires, elle est régie par les stipulations de la loi sur la durée du travail.

Les ouvriers des ateliers travaillent à l'heure ; ils sont définitifs ou temporaires. Les ouvriers définitifs sont groupés, par rapport au salaire, dans les trois classes suivantes :

1e classe : ouvriers professionnels, ayant eu un apprentissage suffisant et étant tout à fait qualifiés pour le métier qu'ils exercent ;

2e classe : ouvriers professionnels qui ne remplissent pas les conditions susdites, aides-ouvriers professionnels et conducteurs de machines-outils ;

3e classe : manœuvres.

Les salaires sont calculés pour la durée du travail effectif. Les taux par heure sont les suivants :

	Minimum	Maximum ordinaire	Maximum extraordinaire
1e classe	40 à 60 cent.	74 à 80 cent.	94 cent.
2e classe	48 à 54 »	60 à 66 »	78 »
3e classe	46 à 52 »	55 à 61 »	68 »

Les cheminots de fer fédéraux possèdent à l'heure actuelle 9 ateliers centraux. Pour chaque atelier, les salaires minima et maxima sont fixés dans les limites des taux susnommés. Chaque année, la Direction générale destine un montant déterminé aux salaires maxima extraordinaires. Ces salaires sont accordés avant tout aux ouvriers qui se sont distingués par des capacités ou des services spéciaux.

Les augmentations des salaires des ouvriers des ateliers définitifs sont accordées tous les deux ans, jusqu'à concurrence du salaire maximum ; ces augmentations périodiques se montent : pour la 1e classe à 5 centimes par heure, pour la 2e classe à 4 centimes par heure, pour la 3e classe à 3 centimes par heure.

En ce qui concerne la rétribution des heures supplémentaires, les stipulations de la loi sur les fabriques sont applicables. Celle-ci prévoit qu'une allocation supplémentaire de 25% doit être accordée. Les indemnités de cherté de vie sont pour les ouvriers des ateliers les mêmes que pour les autres agents et ouvriers.

Les ouvriers, engagés à l'heure ou à la journée, peuvent être licenciés avec un préavis de 14 jours. Lors de démission, ils doivent également tenir compte de ce terme.

Par rapport aux salaires des ouvriers des ateliers, on peut remarquer que, durant la guerre, ils étaient inférieurs à ceux payés dans l'industrie privée. A la suite de la crise économique, les proportions ont été quelque peu modifiées. Les représentants de l'industrie au Parlement s'efforcent, lorsqu'il s'agit de fixer les indemnités de cherté de vie, de garder les indemnités, partant la rémunération des salariés de l'état, aussi basses que possible.

Il convient d'établir une différence entre indemnités fixes et les allocations variables.

Indemnités fixes.

Seul le personnel des locomotives, des trains et des bateaux jouit d'allocations fixes qui se montent aux sommes suivantes : chef de train principal Frs. 720,— par an
chef de train » 600,— » «

conducteur (marie)	Frs. 540,— » »
conducteur (célibataire)	» 510,— » »
serre-frein	» 480,— » »
chef-mécanicien	» 900,— » »
contrôleur de route	» 600,— » »
chauffeur de réserve et de manœuvre	» 480,— » »
mécanicien faisant le service sur les grandes lignes	» 900,— » »
mécanicien faisant le service sur les lignes secondaires	» 720,— » »
mécanicien de réserve et de manœuvre	» 720,— » »
chauffeur faisant le service sur les grandes lignes et mécanicien de réserve	» 600,— » »
chauffeur faisant le service sur les lignes secondaires	» 480,— » »
capitaine de bateau à vapeur	» 480,— » »
pilote	» 480,— » »
caissier de bateau à vapeur	» 330,— » »
aide-pilote	» 300,— » »
matelot	» 300,— » »
mécanicien de bateau à vapeur	» 600,— » »
chauffeur de bateau à vapeur	» 480,— » »

Les indemnités fixes sont payées en mensualités.

Allocations variables.

Les chefs de trains principaux reçoivent pour chaque jour de service une indemnité de Frs. 4,50 et pour chaque nuit, à passer hors du lieu de résidence, Frs. 5,—.

Les chefs de train, conducteurs et serre-freins reçoivent pour chaque kilomètre de parcours :

	Chef de train	Conducteur	Serre-frein
dans des trains de voyageurs, rapides et omnibus	1,2 cent.	1 cent.	0,9 cent.
dans des trains de marchandises, transportant ou non des voyageurs	2,— cent.	1,5 cent.	1,3 cent.

Les conducteurs et serre-freins devant faire fonction de chef de train, respectivement de conducteur, ont droit à l'indemnité de parcours, selon les taux attachés à ces fonctions. Les conducteurs et serre-freins devant faire le service d'un chef de train reçoivent, outre l'indemnité attachée à cette fonction, l'indemnité suivante :

- a) lorsque le service comme chef de train est de moins de 4 heures, mais de 2 heures au moins : 50 cent. par jour ;
- b) lorsque le service comme chef de train est de plus de 4 heures : 1 franc par jour.

Lors de service sur des trains de marchandises, faisant de longs arrêts à des gares intermédiaires pour le chargement ou le déchargement de marchandises ou pour des mouvements de manœuvres, les chefs de train, conducteurs et serre-freins reçoivent une indemnité de 20 centimes par heure de travail. Pour le service de réserve, on leur paye une indemnité de 10 centimes par heure. Pour le service sur des trains de matériaux, les chefs de train ont droit, au lieu de l'indemnité de parcours, à une allocation de 30 centimes, les conducteurs et serre-freins à une allocation de 25 centimes par heure.

Pour le service à un dépôt, autre que le lieu d'attache du chef de train, conducteur ou serre-frein en cause, on accorde une rétribution supplémentaire de 2 francs par jour et de 1 franc pour une demi-journée. Cette indemnité est également accordée lors d'absence du lieu de résidence pour examens, confrontations, visite des yeux, remplacements ou relève conformément aux tableaux de service.

Pour séjour hors du lieu d'attache, on paye aux chefs de train, conducteurs et serre-freins :

- a) lors d'utilisation d'un lit de service Frs. 1,50 par nuit
- b) sans utilisation d'un lit de service » 3,— par nuit

On paye ¼ centime pour chaque billet retiré et confisqué lors du contrôle dans les trains.

Afin de couvrir les frais des repas pris hors du domicile, le personnel des trains reçoit les indemnités suivantes :

Pour le petit déjeuner	Frs. 0,60
Pour le dîner	» 1,30
Pour le souper	» 1,10

Les revenus du personnel des trains en allocations variables se montèrent l'été 1922 en moyenne à :

chef de train	Frs. 3,50 à 4,40 par jour de service
conducteur	» 3,50 à 4,30 par jour de service
serre-frein	» 2,50 à 3,50 par jour de service

Les chefs-mécaniciens reçoivent Frs. 0,40 pour chaque heure d'absence de leur domicile ; pour une nuit, ils ont droit à Frs. 4,—.

Les mécaniciens et chauffeurs reçoivent des indemnités de parcours selon les bases suivantes :

	Mécanicien cent	Chauffeur cent
Pour chaque kilomètre effectué sur la ligne et au service des manœuvres (1 heure de manœuvres = 6 kilomètres)	1,5	1,0
On ajoute à ces indemnités kilométriques les allocations suivantes par kilomètre effectué :		
a) pour service de secours sur certaines côtes et dans certains parcours de tunnels	1,0	1,0
b) sur des parcours normaux avec des trains pour colis ou des trains allant à moins de 15 kilomètres à l'heure	0,5	0,3

Lors de service sur des trains de secours, des trains pour matériaux, lors de courses pour enlever la neige ou pour l'essai de ponts, on paye au lieu de l'indemnité kilométrique, une allocation de 35 cent. à l'heure au mécanicien et de 25 cent. au chauffeur.

Pour des nuits, passées hors du domicile sans utilisation de lit de service, on accorde aux mécaniciens et chauffeurs une indemnisation de 3 francs. Pour le service temporaire dans des dépôts, autres que le leur, ils reçoivent 2 francs par jour et 1 franc par demi-journée.

Lorsqu'un mécanicien remplace le chef de dépôt, il touche une allocation de 2 francs par jour et de 1 franc par demi-journée. Les chauffeurs qui font temporairement le service d'un mécanicien touchent 1 fr. 50, outre les allocations auxquelles a droit le mécanicien.

Les mécaniciens de réserve, une nouvelle classe de caractère temporaire qui disparaîtra lors de l'adoption de la nouvelle loi sur les salaires, sont des chauffeurs qui, à la suite de l'électrification, doivent attendre particulièrement longtemps leur promotion comme mécaniciens. Lorsque ces mécaniciens de réserve font le service d'un mécanicien, ils touchent les allocations variables du mécanicien, lorsqu'ils font le service d'un chauffeur, ils touchent les allocations du chauffeur. Ils n'ont pas droit à l'indemnité de Frs. 1,50, accordée aux chauffeurs faisant le service d'un mécanicien.

Les revenus du personnel des locomotives des dépôts importants se montent en allocations variables en moyenne à :

Service de ligne	
Mécaniciens	Frs. 100 à 130 par mois
Chauffeurs	» 80 à 100 par mois
Service de manœuvres	
Mécaniciens	» 50 à 65 par mois
Chauffeurs	» 35 à 45 par mois

Jusqu'en 1913, on accordait au personnel des locomotives des primes d'économie de combustibles et de lubrifiants, qui furent ensuite supprimées à la grande satisfaction du personnel, ces primes ayant maintes fois donné lieu à des discussions entre mécaniciens et chauffeurs.

Les autres membres du personnel reçoivent, lors d'absence du lieu de résidence, les indemnités suivantes :

	journée	nuit
a) Directeurs généraux	Frs. 12,—	Frs. 11,—
b) Chefs de division à la Direction générale et leurs adjoints, chefs de division aux Directions d'arrondissement et leurs adjoints ainsi que les autres employés du 1er, 2e et 3e échelon de la 2e échelle	» 10,—	» 9,—
c) autres employés de la 2e échelle	» 9,—	» 8,—
d) employés de la 3e échelle et du 1er échelon de la 4e échelle	» 8,—	» 7,—
e) autres employés de la 4e échelle	» 7,—	» 6,—
f) employés de la 5e échelle	» 6,—	» 5,—
g) employés de la 6e et 7e échelle	» 5,—	» 4,—

Depuis 1919, ces taux ont été majorés d'une allocation de cherté de vie de Frs. 2,—. Lorsque l'absence est de moins de 8 heures, ou lorsque le départ se fait après 13 heures, ou le retour avant midi, la moitié des susdites indemnités est accordée.

Pour les agents qui se trouvent régulièrement loin de leur lieu de résidence, la question est réglée autrement. Les serruriers des appareils de manœuvre et les ouvriers professionnels de l'entretien de la voie reçoivent, par exemple, 2 francs plus 2 francs d'allocation de cherté de vie par jour, 1 franc plus 1 franc par demi-jour et 2 francs 50 plus 2 francs par nuit. Les ouvriers de la voie permanents reçoivent, lorsqu'ils travaillent hors de la section de leur chef d'équipe, frs. 1+2 par jour, francs 0,50+1,— par demi-jour et francs 2,50+2,— par nuit. Les employés des gares qui font du service extérieur de remplacement, pendant au moins 52 jours par an à la même gare ou pendant au moins 104 jours par an à plusieurs gares, reçoivent une indemnité de frs. 4+2 par jour, de frs. 2+1 par demi-jour et frs. 3+2 par nuit.

Lors de déplacement ou autre changement de service comportant un changement de domicile, pour autant qu'il n'est la suite de mesures disciplinaires, les agents ont droit au remboursement partiel de leurs frais sur la base suivante :

a) célibataires jusqu'à un maximum de Frs. 45,—

b) agents mariés jusqu'à un maximum de Frs. 375,— avec un supplément de Frs. 45,—, lors d'éloignement de 150 kilomètres et de 15 francs par enfant.

Lors de déplacement à un lieu de résidence plus cher, la direction compétente peut, en vue des circonstances spéciales, accorder une allocation de Frs. 4,— par jour durant 6 mois au maximum.

La question des indemnités et allocations est réglée dans l'ensemble de façon fort compliquée. Après adoption de la nouvelle loi sur les salaires dont le projet existe déjà, une révision des règlements en cause s'imposera également.

Lors d'intérimat à une fonction mieux rétribuée, les agents ne peuvent faire valoir de droits à une allocation ; on en a cependant déjà accordées dans différents cas.

Après 25, 40 ou 50 années de service, on accorde à tous les agents une gratification pour années de service, se montant à un mois de salaire ou à l'équivalent de 30 journées de salaire.

Les employés permanents, ainsi que le personnel engagé au mois ou à l'année, touchent leur traitement durant leur service militaire, à moins de stipulations spéciales. Le personnel, payé à la journée et à l'heure, touche son salaire durant le service militaire, lorsqu'il a travaillé au moins pendant 6 mois sans interruption aux chemins de fer fédéraux. (Est considéré comme service militaire obligatoire en temps de paix : l'école de recrues d'une durée de 10 semaines, les cours de répétition de 14 à 16 jours et éventuellement l'école de sous-officiers.)

**

Nous faisons suivre ici les prix de quelques articles de première nécessité et de quelques denrées alimentaires :

	octobre 1923	1914
Viande de bœuf par kilo	Frs. 3,40	Frs. 2,—
Viande de veau par kilo	» 5,40	» 2,20
Viande de porc par kilo	» 5,25	» 2,40
Lard par kilo	» 5,35	» 2,50
Lait par litre	» 0,40	» 0,15—0,18
Beurre par kilo	» 6,50	» 4,—
Fromage par kilo	» 4,—	» 2,40
Sucre	» 1,05	» 0,54
Combustibles		
Anthracite belge par 100 kilos	» 15,—	» 6,40
Agglomérés par 100 kilos	» 10,50	» 4,40
Hêtre (coupé) par stère	» 47,50	» 23,50
Sapin par stère	» 37,—	» 20,50

Vêtements

	Frs.	Frs.
Complet veston sur mesure (drap anglais)	200—270	90—130
» » » » (mi-laine)	150—190	65—80
» » confection (drap anglais)	135—200	70—80
» » » » (mi-laine)	80—110	45—54
Chaussures homme boxcalf	30—40	15—18
» » chevreau	38	18—22
» » à clous	10—30	9—15
» dames boxcalf	25—35	12—16

	Frs.	Frs.
» » chevreau	38—40	16—18
» » d'usage	23	10—12
» d'enfant boxcalf	16—22	7—12
» » solides	10—14	4—6

En ce qui concerne la proportion entre les salaires des cheminots et ceux du personnel des P. T. T., on peut dire que les derniers sont quelque peu supérieurs actuellement.

Depuis 1918, la Fédération des Cheminots s'occupe de la révision de la loi sur les salaires. En 1919, les revendications du personnel furent soumises à la Direction, en 1920 un projet fut publié par le Département des Finances, au sujet duquel des contre-propositions furent faites par les organisations. Un nouveau projet fut publié en 1922 et donna également lieu à des échanges de vue approfondis avec les autorités. Depuis lors, on n'apprit plus rien, bien que les organisations du personnel s'en soient informées à maintes reprises. A l'heure actuelle, le Conseil fédéral étudierait la proposition de loi qui serait soumise au Parlement avant la fin de l'année. Le projet des autorités prévoit des allocations familiales. L'organisation du personnel s'y oppose en principe, étant d'avis que ce genre d'allocations est susceptible de faire baisser les salaires de base et équivaut à une mesure de l'Etat pour réaliser des économies sur le compte des salaires.

Comme règle générale, les salaires payés par les *Chemins de fer privés* sont inférieurs à ceux payés aux chemins de fer fédéraux. Auprès de la plupart des Compagnies, les salaires ont, au cours de ces dernières années, été revus et adaptés au coût de la vie, avec suppression des indemnités de vie chère payées jusque là. Depuis lors, ces taux ont de nouveau été diminués, lorsqu'une certaine baisse du coût de la vie s'est produite. En 1921, ces réductions donnèrent lieu à une grève, qui dura 8 jours et aboutit au résultat désiré. Le personnel entier de la compagnie, environ 120 hommes, participa à cette grève. Le niveau des salaires varie sensiblement auprès des diverses compagnies. On constate, cependant, que les taux admis par les chemins de fer fédéraux servent plus ou moins de directive.

X. Le règlement des retraites et des secours en cas de maladie.

Il existe auprès des Chemins de fer fédéraux une « Caisse de Pensions et de Secours » et une « Caisse de Maladie ».

1° La Caisse de Pensions et de Secours.

Cette caisse qui repose sur des bases légales (loi fédérale du 15 octobre 1897) est une institution des chemins de fer fédéraux possédant une administration séparée. Elle a pour but d'assurer les employés et ouvriers contre les suites économiques de la maladie, contre l'invalidité, la vieillesse, la révocation sans la faute de l'assuré et la mort.

Sont assurés à la caisse :

- les directeurs ;
- les employés nommés pour la durée d'une période administrative ;
- les employés à titre provisoire payés au mois ;
- Les ouvriers occupés à titre permanent et selon toute probabilité durant plus d'une année ou ayant déjà été occupés plus d'une année (y compris les apprentis des services administratifs, des gares et des trains) et les femmes employées en permanence.

Les agents non-astreints à l'assurance totale peuvent bénéficier de l'assurance-épargne aux conditions énoncées plus bas.

Le calcul de la pension est basé d'une part sur le nombre d'années de service (sont considérées comme telles les années durant lesquelles des cotisations ont été versées) ; d'autre part sur le gain annuel entrant en ligne de compte. Ce gain annuel comprend :

- pour les employés à traitement annuel douze mensualités ;
- pour les ouvriers n'étant payés que 6 jours par semaine 313 fois le salaire normal quotidien et pour les ouvriers rétribués également les dimanches et jours fériés 365 fois le salaire normal quotidien ;

c) les indemnités en tant qu'ils ne doivent pas être considérées comme une compensation de dépenses spéciales.

Le gain annuel entrant en ligne de compte est limité à un maximum de Frs. 15.000.

Les indemnités prises en compte pour la pension se montent aux sommes suivantes :

Chef de train principal	Frs. 1.080,—
Chef de train	« 900,—
Conducteur : a) marié	« 900,—
Conducteur : b) célibataire	« 765,—
Serre-frein	« 720,—
Mécanicien des lignes principales	« 1.350,—
Mécanicien des lignes secondaires	« 1.080,—
Chauffeurs des lignes principales	« 900,—
Chauffeurs de lignes secondaires, service de réserve, de remplacement et de manœuvre	« 720,—
Mécanicien de bateau à vapeur	« 900,—
Chauffeur de bateau à vapeur	« 720,—
Capitaine	« 720,—
Pilote	« 720,—
Batelier	« 720,—
Caissier de bateau à vapeur	« 495,—
Sous-pilote	« 450,—
Matelots	« 450,—

Lorsqu'un agent quitte le service des chemins de fer fédéraux de son plein gré, sans pouvoir faire valoir des titres à la retraite en vertu d'invalidité, les versements effectués à la caisse lui sont restitués sans intérêts. Ceci a également lieu lorsqu'un agent est révoqué à la suite d'une mesure disciplinaire.

Un assuré dont le traitement est diminué peut rester assuré pour le montant antérieur, s'il s'engage à continuer à verser les cotisations que ce montant comportait. Si cet arrangement ne lui convient pas, le montant de la retraite est diminué en rapport avec la réduction du traitement. Lorsqu'un agent est transféré à la suite d'invalidité dans un emploi comportant un traitement inférieur, on lui verse une pension partielle, calculée sur le nombre d'années de service accomplies et sur la perte de salaire. Le nouveau traitement est ensuite considéré comme entrant en ligne de compte pour la pension. Lors d'invalidité totale suivant plus tard, la pension est calculée sur la base du traitement diminué et du nombre total des années de service et est ajoutée à la pension partielle versée jusqu'alors. L'agent peut, dans ce cas, exiger au lieu de la pension partielle, de continuer à être assuré pour l'ancien montant aux conditions susdites.

Les contributions à la caisse sont portées en partie par l'administration des chemins de fer fédéraux, en partie par le personnel.

- L'administration doit payer :
- a) une cotisation annuelle de 7 pour cent (pour le personnel de la locomotive de 7 pour cent $\frac{1}{4}$) du gain annuel entrant en ligne de compte pour la pension. Cette cotisation est augmentée à partir du 1er janvier 1924 de 1 pour cent jusqu'à 11 pour cent $\frac{1}{4}$;
 - b) un versement de 5 mensualités de chaque augmentation du gain susnommé ;
 - c) tous autres versements qui pourraient devenir nécessaires, en vertu de la législation relative aux Chemins de fer fédéraux.

Les Chemins de fer fédéraux garantissent les engagements de la caisse. Ils doivent combler les déficits éventuels et peuvent, sous certaines réserves, procéder également à une augmentation des contributions à verser par les assurés. A l'égard de ceux qui, au moment de l'entrée en vigueur des Statuts actuels, étaient déjà inscrits à la caisse, aucune augmentation de la contribution ou diminution des versements ne peut être introduite. Les frais d'administration de la caisse sont portés par les Chemins de fer fédéraux.

- Le personnel doit verser :
- a) une cotisation annuelle se montant pour le personnel des locomotives à 5 pour cent $\frac{1}{4}$, pour le reste du personnel à 5 pour cent du gain annuel entrant en ligne de compte ;

b) un versement de 4 mensualités de chaque augmentation du gain susdit.

Les cotisations sont retenues tous les mois sur le traitement.

Les assurés ayant 70 ans révolus ou ayant accompli 50 années de service, sont libérés de l'obligation de verser des cotisations en conservant les titres acquis. Les femmes assurées sont libérées de tout versement après 35 années de service. Lorsqu'un assuré ne touche pas son salaire au cours d'une maladie, il est également libéré durant cette période du versement de ses cotisations. La libération se fait en outre automatiquement lors de l'entrée en jouissance de la pension.

Les prestations de la caisse consistent en pensions, en indemnités uniques, en indemnités de maladie, en secours et versements en cas de décès.

Ces prestations ne peuvent, ni servir de nantissement, ni être confisquées, ni être englobées dans la masse d'une faillite.

a) Pensions d'invalidité.

Les assurés ayant accompli au moins 5 années de service et étant dans l'incapacité durable d'exercer leur fonction ou une autre fonction analogue pour laquelle ils auraient été qualifiés, ont droit à une pension viagère.

Lors les agents se trouvant dans ce cas, étaient mariés au moment où l'invalidité s'est manifestée, ils ont droit à cette pension encore que n'ayant pas accompli la cinquième année de service. Les veufs ayant des enfants au-dessous de dix-huit ans et les divorcés ayant des enfants au besoin desquels ils doivent subvenir sont assimilés aux agents mariés dans le cas susdit.

Ont également droit à la pension les assurés ayant accompli au moins 15 années de service et ayant été licenciés ou pas réengagés sans faute de leur part.

La décision concernant l'existence ou non de l'invalidité susvisée émane de l'autorité qui fait les nominations.

Tout assuré ayant 65 ans révolus ou 45 ans de service peut faire valoir des titres à la retraite. Les femmes assurées ont ce droit après 35 années de service.

Les pensions d'invalidité sont fixées selon l'échelle suivante :

Nombre des années de service révolues :	Personnel des locomotives	Pour cent pour le	
		Personnel des locomotives	Restant du personnel
Moins d'une année de service	—	15	15
1 année de service	11 $\frac{1}{8}$	20	20
2 années de service	21 $\frac{1}{4}$	25	25
3 » » »	31 $\frac{3}{8}$	30	30
4 » » »	41 $\frac{1}{2}$	35	35
5 » » »	51 $\frac{5}{8}$	36	36
6 » » »	61 $\frac{3}{4}$	37	37
7 » » »	71 $\frac{7}{8}$	38	38
8 » » »	8	40	39
9 » » »	10 $\frac{1}{8}$	41	40
10 » » »	11 $\frac{1}{4}$	42	41
11 » » »	12 $\frac{3}{8}$	43	42
12 » » »	13 $\frac{1}{2}$	44	43
13 » » »	14 $\frac{5}{8}$	45	44
14 » » »	15 $\frac{3}{4}$	46	45
15 » » »	16 $\frac{7}{8}$	47	46
16 » » »	18	49,5	47
17 » » »	19 $\frac{1}{8}$	51	48
18 » » »	20 $\frac{1}{4}$	52,5	49,5
19 » » »	21 $\frac{3}{8}$	54	51
20 » » »	22 $\frac{1}{2}$	55,5	52,5
21 » » »	23 $\frac{5}{8}$	57	54
22 » » »	24 $\frac{3}{4}$	58,5	55,5
23 » » »	25 $\frac{7}{8}$	60	57
24 » » »	27	64	58,5
25 » » »	28 $\frac{1}{8}$	66	60
26 » » »	29 $\frac{2}{8}$	68	62
26 $\frac{2}{3}$ » » »	30 et plus	70 Max.	—
27 » » »	pour le reste du personnel	70 Max.	64
28 » » »			66
29 » » »			68
30 » » »			70 Max.

(Pour le personnel des locomotives chaque année de service est considérée comme 1 année $\frac{1}{8}$.)

b) Pensions de veuve.

La veuve d'un assuré a droit à une pension annuelle égale à la moitié de la pension d'invalidé, au minimum à 25 pour cent du gain annuel de l'assuré entrant en ligne de compte pour le calcul de la pension. Un veuf, incapable de gagner sa vie, a les mêmes droits, lorsque sa femme était assurée à la caisse.

Lorsque la veuve se remarie, le service de la pension se termine par le versement du triple de la pension annuelle. La veuve n'a pas droit à la pension, lorsque l'assuré s'est marié après l'âge de 60 ans. Si la femme était de 20 ans plus jeune que son mari, la pension est réduite de moitié.

c) Pension d'orphelin.

Tout enfant légitime que la mort d'un assuré rend orphelin a droit à une pension se montant à 10 pour cent du gain annuel de l'assuré entrant en ligne de compte pour l'assurance. Cette pension lui est servie jusqu'à l'âge de 18 ans révolus. Si l'enfant est dans l'incapacité de subvenir à ces besoins, la pension lui est servie toute la vie, même s'il était âgé de plus de 18 ans lors du décès du père. L'ensemble des pensions de tous les enfants ne peut dépasser 30 pour cent du gain annuel du père.

Si le père était veuf lors de son décès, ou si la mère meurt pendant le service de la pension aux orphelins, chaque orphelin a droit à une pension supplémentaire de 10 pour cent du gain annuel (entrant en ligne de compte) de l'assuré.

Les enfants étant reconnus par le père ou adoptés lors du décès ou lors de la mise à la retraite du père ont les mêmes droits que les enfants légitimes. Dans les cas où la pension de veuve est diminuée ou supprimée, aucune atteinte n'est portée aux droits des orphelins. Lors de décès d'une mère assurée à la caisse, les stipulations par égard aux enfants sont applicables.

d) Indemnités uniques.

Les célibataires devenus invalides avant d'avoir effectué 5 années de service, touchent une indemnité dont le montant est fixé selon les bases suivantes :

50% du gain annuel entrant en ligne de compte, au cours de la 1ère année de service,

75% du gain annuel entrant en ligne de compte, au cours de la 2e année de service,

100% du gain annuel entrant en ligne de compte, au cours de la 3e année de service,

125% du gain annuel entrant en ligne de compte, au cours de la 4e année de service,

150% du gain annuel entrant en ligne de compte, au cours de la 5e année de service.

Sont assimilés aux célibataires les agents veufs ou divorcés sans enfants de moins de 18 ans.

Des indemnités uniques sont, en outre, allouées aux agents assurés qui après la cinquième année de service, mais avant la fin de la quinzième, ne sont pas réengagés sans qu'il y ait de leur faute. (Après 15 ans ils ont droit à la retraite.) Ces indemnités sont les suivantes :

s'ils ont accompli cinq ans, mais moins de huit ans de service, 125% du gain annuel entrant en ligne de compte ;

s'ils ont accompli huit ans, mais moins de douze ans de service, 150% du gain annuel entrant en ligne de compte ;

s'ils ont accompli douze ans, mais moins de quinze ans de service, 200% du gain annuel entrant en ligne de compte.

e) Indemnité de maladie.

En cas de maladie, la caisse alloue une indemnité de chômage, égale pendant les quatre premiers mois de maladie, à 85%, pendant les quatre mois suivants à 75%, et par la suite, jusqu'au moment où l'assuré est mis définitivement à la charge de la caisse, à 50% du traitement ou salaire dont ce dernier est privé.

Le personnel nommé pour la durée d'une période administrative a droit, lors de maladie, à toucher durant 4 mois son

traitement entier. Les ouvriers payés à la journée et à l'heure ne touchent pas de salaire dans ce cas.

f) Secours.

Dans des cas spéciaux d'indigence ou de besoin étant la conséquence d'une maladie, des secours seront prélevés sur le fonds de secours, proportionnellement aux ressources disponibles. Ce fonds est entretenu par l'administration qui y verse chaque année 1/100 du total des montants, assurés au 31 décembre de l'année précédente.

Des secours prélevés sur les fonds de la caisse sont alloués dans les cas suivants.

Si un assuré ou bénéficiaire d'une pension d'invalidé meurt sans laisser conjoint ou enfants ayant droit à la pension, mais en laissant dans le besoin des parents, grands-parents, petits-enfants ou frères et sœurs orphelins, dont il était le principal soutien, ces parents ont droit, tant qu'ils sont dans le besoin, à toucher ensemble un secours annuel qui ne peut excéder 20 pour cent du gain annuel du décédé entrant en ligne de compte. Les droits des bénéficiaires susmentionnés expirent lorsque 70 ans ont passé depuis la naissance de l'assuré. Un secours analogue peut être accordé à un invalide lorsque sa pension est inférieure à celles qui seraient dues après son décès à ses survivants.

g) Indemnité lors de décès.

Cette indemnité est prévue dans les stipulations transitoires et n'est payée que lors de décès d'agents qui, au 1er janvier 1921, étaient déjà assurés à la caisse. Elle se monte pour les agents permanents à Frs. 100 ; pour les ouvriers payés à la journée et à l'heure, adhérant à la Caisse Ouvrière de Maladie, fusionnée depuis le 1er janvier 1921 avec la nouvelle caisse, à Frs. 80.

h) Assurance-épargne.

Les agents engagés à titre provisoire qui ne sont pas obligés de s'assurer, mais le seront vraisemblablement par la suite, sont tenus de s'affilier à l'assurance-épargne. Ils doivent verser les mêmes cotisations que les assurés ; les Chemins de fer fédéraux versent pour eux les mêmes contributions que pour les assurés.

Le personnel occupé par périodes doit également s'affilier à l'assurance-épargne. Lorsqu'un déposant quitte le service, on lui rembourse la somme de ses versements avec les intérêts. En cas de mort du déposant, le montant de son avoir, intérêts compris, est versé au conjoint ou, à défaut de celui-ci, aux descendants, parents, grands-parents, frères et sœurs dans la mesure de leur droit légal à la succession.

Lorsqu'un déposant doit, à la suite d'une modification de ses conditions d'engagement, s'assurer, le dépôt d'épargne passe intégralement à la Caisse et le temps durant lequel il a versé des contributions lui est porté en compte.

..

La Caisse de Pensions et de Secours est administrée par la Direction générale avec la collaboration du personnel. A cet effet le personnel élit tous les trois ans parmi ses membres des « Commissions de la Caisse de Secours ». Il existe quatre de ces commissions ; une de 10 membres pour le personnel de l'administration générale et 3 commissions de 14 membres chacune pour le personnel de l'exploitation de chaque arrondissement. Les commissions doivent veiller à l'application des Statuts. Elles doivent plus spécialement s'occuper des secours à octroyer et ont à cet égard des attributions délibératives (fixation du montant du secours).

La Fédération suisse des Cheminots prépare les élections et dresse les listes des candidats. Lors des dernières élections, les membres des autres organisations n'ont plus été élus, car elles n'y ont plus droit en raison de leur effectif limité.

Les différends entre la Caisse et les assurés peuvent être soumis au tribunal fédéral des assurances.

2. Caisse de Maladie.

La Caisse de Maladie a pour but de secourir ses membres dans des cas de maladie. Ses versements sont régis partiellement par la loi sur l'assurance en cas de maladie. Tous les agents (y compris les apprentis) peuvent s'affilier à la caisse, à condition qu'ils le fassent avant trois ans à partir de la date de leur engagement et après que cet engagement a duré au moins deux semaines. Les statuts de la Caisse prévoient également l'assurance de famille, qui permet d'assurer la femme et les enfants sous remise d'un certificat médical de bonne santé. Cette dernière forme d'assurance n'a cependant pas été appliquée jusqu'ici.

Pour être inscrit à la Caisse de maladie, il faut :

- a) qu'un agent ne soit pas déjà assuré à plus d'une caisse ;
- b) qu'il n'ait, en cas de maladie, pas de bénéfice résultant de son assurance à la caisse.

Ces limitations sont basées sur la loi susmentionnée. L'affiliation prend fin par la mort, par le départ du service des Chemins de fer fédéraux, par la sortie ou par l'expulsion. Il est, à tout moment, possible de se retirer de la caisse. Un membre sorti ou expulsé perd tous ses titres sur l'avoir de la caisse.

En cas de maladie, la caisse effectue les paiements suivants :

- a) ou les soins médicaux et les médicaments ;
- b) ou une indemnité de maladie d'au moins un franc par jour (dimanches compris) ;
- c) ou encore le total des secours mentionnés sous a) et b).

Les agents qui, en cas de maladie, ont droit à la continuation de leur salaire ou à une indemnisation de leur perte de salaire de la part de la caisse de pensions, sont assurés conformément à celles visées sous c). Les personnes qui ne se trouvent plus au service des Chemins de fer fédéraux, ne peuvent obtenir que les assurances mentionnées sous a) et b).

La caisse effectue ses versements, aux personnes assurées selon le système a) ou b), durant la période de la maladie, certifiée par un médecin, et pendant un maximum de 180 jours sur 360 jours consécutifs ; pour les personnes assurées selon le système c) durant un maximum de 365 jours sur 540 jours consécutifs. Après épuisement de ces droits une période de suspens s'ouvre, d'une durée de 6 semaines. Les femmes en couches ont droit au secours durant 6 semaines, période qui n'est pas déduite de la période susmentionnée. Elles reçoivent une somme de Frs. 25,— pour couvrir les frais de l'accouchement et une indemnité d'allaitement de Frs. 20. Cette dernière allocation est accordée en vertu de la loi dont il a été question ci-dessus et est remboursée par l'Etat à la Caisse.

Pour les agents assurés aux conditions visées sous c), l'indemnité de maladie est calculée de la façon suivante :

durant les premiers 185 jours	75% du salaire :
« « 180 jours suivants	50% « «

avec un minimum d'un franc par jour. (En plus compensation des frais médicaux et des médicaments.) Le traitement médical n'est gratuit que lorsqu'il a été prescrit par un médecin compétent, les frais pour médicaments ne sont remboursés que lorsqu'ils ont été fournis par un pharmacien compétent et que l'intéressé s'est fait connaître comme un membre de la caisse, en s'adressant au médecin et au pharmacien. Les frais de traitement dans une clinique sont portés par la caisse, lorsque ce traitement se fait sur le conseil du médecin. Les assurés devant être soignés à l'hôpital, reçoivent les soins gratuitement. Ils ont, en outre, droit à une indemnité de Frs. 2,50 par jour durant 6 semaines au maximum et à une indemnité de 2 Fr. pendant encore 6 semaines, en conversion des frais d'une cure, dans une ville d'eau, lorsque la cure a été prescrite par le médecin.

Le rapport de la Commission suédoise pour la Socialisation concernant la forme d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

La Commission pour la Socialisation, créé par le Gouvernement Branting, se compose de 7 membres, à savoir 4 social-démocrates, 1 libéral et 2 industriels. Elle vient de soumettre au Parlement la première partie de son rapport, ainsi que ses conclusions et recommandations, adoptées à l'unanimité. Cette première partie est un ample volume traitant des « Chemins de fer comme entreprise publique » et qui se base sur le principe qu'il convient d'établir une différence essentielle entre l'état employeur et l'état organisme politique ; il s'exprime de la façon suivante à cet égard :

L'exploitation par l'Etat d'entreprises économiques se différencie foncièrement de l'administration régulière des services de l'Etat. Pour suffire à cette besogne, il faut qu'on utilise des méthodes spéciales, s'adaptant à l'exploitation en cause. Il va sans dire que les avantages d'une exploitation commerciale comportent également certains risques. Chaque forme d'exploitation a ses avantages et ses désavantages et, en fin de compte, aucune entreprise ne peut se passer d'une direction intelligente. Les Chemins de fer de l'Etat ont été construits pour favoriser l'activité industrielle du pays et ils se sont développés graduellement en la plus grande entreprise du pays. Leur exploitation a cependant un double caractère, qui se manifeste d'une part dans la politique de construction et d'autre part dans celle des tarifs et salaires. La chose s'explique par la confusion entre l'économie ferroviaire et la politique générale de l'Etat, à la suite de laquelle certaines lignes de conduite, correspondant au caractère particulier de l'entreprise, n'ont pu être appliquées, malgré les tentatives faites dans ce sens.

Les chemins de fer devront être organisés comme entreprise indépendante ; ils devront uniquement appartenir à l'Etat qui arrêtera les principes pour leur administration et la contrôlera. La direction et l'administration seront toutefois absolument indépendantes de l'Etat comme organisme politique. Le principe suivant, qui s'applique d'ailleurs à chaque entreprise indépendante, devra être adopté : il faut que les rentrées couvrent les dépenses. Le trafic devra donc être maintenu, en tout premier lieu, là où les rentrées sont proportionnées aux dépenses. Ceci ne veut pas dire que le trafic, pour lequel cela n'est pas le cas, doive être arrêté, mais plutôt que l'Etat doit fournir les moyens pour rendre ce principe économique applicable aux parcours dont le rendement est restreint. Le devoir d'éviter des bénéfices exagérés n'incombe pas à l'administration, mais à l'Etat qui doit l'exercer, au moyen de son droit de fixer les tarifs. Le contrôle de l'Etat devra, dans les grandes lignes, se faire ainsi qu'il se fait actuellement pour les chemins de fer privés.

Les conditions de travail.

Vu que les frais de main d'œuvre constituent, auprès des chemins de fer d'état, la moitié des frais totaux d'exploitation, la réglementation des salaires est de la plus haute importance pour l'exploitation financière des entreprises. Les salaires étant fixés par l'Etat, en rapport avec son orientation politique et financière, une régie de l'Etat selon des principes commerciaux est impossible. Les salaires devront donc être établis selon les principes adoptés pour une entreprise privée. La fixation par la loi et l'application d'allocations familiales doivent être rejetées en principe. Le taux des traitements, en vigueur pour les fonctionnaires, ne peut s'appliquer au personnel des régies de l'Etat, car il est d'une importance essentielle que les salaires se règlent, également en ce qui concerne les emplois supérieurs, sur le marché du travail. Il ne faudra pas appliquer aux réseaux de l'Etat des stipulations légales ne visant pas les entreprises privées de nature analogue (compagnies de chemins de fer, par exemple). Toutes les mesures de caractère social (telle que la journée de huit heures), introduites légalement pour les chemins de fer ou pour l'industrie en général, devront, par contre, s'appliquer également au

réseau de l'Etat. Le passage des nominations comme titulaire à une fonction publique au système des contrats collectifs signifie l'élimination totale des autorités publiques, par égard à la fixation des salaires. La loi doit assurer au personnel le droit de mener des négociations. Ses intérêts seront d'ailleurs sauvegardés par la représentation qui devra lui être accordée au sein du Conseil des Chemins de fer. Les modifications susvisées dans la position du personnel, comportent que le droit de grève lui sera accordé sans réserves. Les risques, découlant pour la communauté de la conclusion de contrats avec le personnel, sont compensés par les avantages que ce système comporte. La suppression du caractère public de la fonction des chemins ne veut pas dire que leurs titres à la retraite seront supprimés. Ils doivent se procurer ces titres, ainsi que tous les autres droits, par la voie des négociations, pour autant qu'ils n'aient pas été prévus par la loi.

Capital et bénéfices.

Le capital des chemins de fer de l'Etat sera reparti en capital d'obligations, capital originel et capital secondaire. D'après la situation au 31 décembre 1922, on a pu établir la répartition suivante :

Capital-obligations	220 millions de couronnes
Capital originel	228 millions de couronnes
Capital secondaire	237 millions de couronnes
<hr/>	
Total :	685 millions de couronnes

Le capital secondaire se compose des propriétés improductives de l'état et doit être amorti. Le capital-obligations correspond à un emprunt obligataire, donnant un intérêt déterminé et remplit le rôle de capital d'exploitation ; le capital originel correspond au capital-actions d'une entreprise privée et donne un taux d'intérêt variable. Dans les circonstances actuelles, le capital-obligations doit produire un intérêt de 5 pour cent et le capital originel un intérêt de 6 pour cent. Un fonds de réserve devra en outre être créé, dans lequel il faudra verser annuellement 10 pour cent des bénéfices nets, jusqu'à ce qu'il se monte à 10 pour cent du capital originel. Les ressources du fonds de réserve serviront à couvrir des pertes éventuelles. En ce qui concerne l'imposition, les Chemins de fer de l'Etat devront être traités comme une entreprise privée.

Organes de Direction.

Le Conseil des Chemins de fer se compose de 29 membres ; le Parlement en désigne huit (chaque Chambre 4) et le roi en désigne également 8, ainsi que le président. Les autres 12 membres sont nommés, à parts égales, par le personnel et par des corporations représentant les intérêts des usagers des chemins de fer. Les membres sont nommés pour 4 ans et sont immédiatement rééligibles. Il n'y a pas de membres suppléants.

Le Conseil des Chemins de fer élit dans son sein une commission de 6 personnes qui forment, avec le Directeur, le Conseil d'administration. Le Directeur est nommé par ces 6 personnes. Pour autant que la chose est admise aux termes du Code du Commerce, le Conseil statue, après que le bilan a été dressé, sur la répartition des bénéfices, sur l'amortissement etc. La direction de l'entreprise se trouve dans les mains du Conseil d'administration. Il conclut les contrats avec le personnel et fixe les tarifs, pour autant que les lois lui en donnent le droit. Il décide sur le placement et sur l'emploi du capital, à l'exception du fonds de réserve, au sujet duquel les décisions doivent être prises par le Conseil des Chemins de fer. Le Conseil d'administration a, en outre, le droit, de conclure des emprunts jusqu'à concurrence du montant du fonds de réserve.

Pour la sécurité.

La section française de l'I. T. F. a voulu pour le prochain Congrès de l'Internationale des Transports que la sécurité dans la marche des trains fut l'objet d'un large débat en vue de l'étude en commun, de la recherche des moyens à employer pour obtenir que les possibilités de visibilité des signaux, d'arrêt des trains et de solidité des attelages soient proportionnées au tonnage de plus en plus élevé et aux vitesses exagérées, rendues possibles par la puissance toujours croissante des machines.

L'attelage automatique des wagons, la répétition des signaux, le freinage continu de tous les trains qui figurent à l'ordre du jour du Congrès de Hambourg sous forme de trois questions ne sont en vérité qu'un seul et unique article dont l'application d'un paragraphe entraîne inévitablement la réalisation du tout ; aussi je crois que la résistance des diverses administrations tient, non pas à l'impossibilité technique ni financière, mais bien plutôt au manque de hardiesse des dirigeants, à leur somnolente quiétude, au nationalisme industrie des capitalistes et aussi à la crainte injustifiée qu'ont les Compagnies d'un fléchissement dans la vigilance du personnel.

Nous, Français, pouvons affirmer que le personnel des machines et des fourgons est unanime à réclamer qu'on mette à sa disposition les moyens indispensables pour assurer la sécurité, sécurité gravement compromise par les lourdes charges, les grandes vitesses et aussi par les exigences dues au modernisme de l'économie sociale. Le personnel étant partisan du progrès ne boude pas pour accomplir le service ingrat auquel il est astreint, mais il ne veut pas avoir constamment un pied dans la tombe et l'autre à la prison pour couvrir l'absurdité des règlements désuets qui gênent encore l'exploitation normale des chemins de fer et entraînent les pires représailles en cas d'observation de ces règlements.

Comme amélioration dans la signalisation, les Compagnies se sont contentées de multiplier le nombre des signaux sans accroître le champ de visibilité, ni sans donner au mécanicien l'aide indispensable qui pourrait le seconder dans la tâche difficile de la conduite de la machine.

Les Compagnies ont plus que doublé la puissance du remorquage des machines, le tonnage des trains ainsi que leur vitesse ; elles n'ont pas encore réalisé la répétition des signaux pour suppléer à une défaillance possible du mécanicien.

En cas de défaillance momentanée, ce dernier ne peut compter sur le concours du chauffeur, trop absorbé qu'il est par son travail matériel d'assurer la pression et l'alimentation normale de la machine. De son côté le conducteur est trop absorbé par son travail de classement et distribution de colis, de bagages, sans compter les objets de valeur dont il est responsable.

Des appareils de répétition existent. Il y a eu en France une application d'un système (Angereau) mû par ondes hertziennes ; les Compagnies, avec la complicité de maisons concurrentes, très bien en cour avec les Pouvoirs Publics, ont réussi à le remplacer par un appareil électrique appelé « Crocodile ». Le train rencontrait-il un signal à l'arrêt, l'inscription à l'indicateur de vitesse était réalisée par le premier (l'Etat seul l'a maintenu) ; les Compagnies ont réussi à éviter son application, que le personnel exige toujours. Ce dernier veut bien prendre toutes ses responsabilités, encourir toutes les conséquences d'une faute professionnelle, mais il exige par contre que les Compagnies aient leurs propres responsabilités, bien déterminées, et subissent les conséquences de leur incurie.

Il est immoral de rejeter sur le mécanicien toutes les responsabilités, du fait d'avoir franchi un signal à l'arrêt, cause d'un téléscopage, si en même temps on ne lui donne pas les moyens d'arrêter le train qu'il conduit. Le mécanicien doit être seul juge d'un arrêt, à condition qu'il ait les moyens d'en assurer la possibilité.

Les nécessités du trafic exigent des échanges plus nombreux et plus rapides par des vitesses croissantes. La recherche d'économie dans l'exploitation ferroviaire exige l'utilisation intense du matériel par l'accélération du mouvement de rotation des véhicules. Pour assurer des vitesses que nous considérons dangereuses, il faut appliquer le freinage continu à tous les trains, dans l'intérêt du trafic et celui de la sécurité.

Le bruit assourdissant d'une machine remorquant un train d'une longueur démesurée, d'un tonnage excessif, à une vitesse exagérée, empêche le garde-frein d'entendre l'appel du sifflet demandant la manœuvre des freins à mains ; ce temps perdu est tellement précieux que la lenteur d'exécution de la manœuvre et d'action des freins ne peuvent très souvent éviter l'accident. Il faut donc appliquer la répétition.

De combien d'accidents tragiques dus à une rupture d'attelage, le personnel des trains n'a-t-il été le témoin impuissant et trop souvent la victime ! Ruptures dues à des causes multiples — pailles invisibles à l'intérieur du métal ; réaction brutale dans un arrêt intempestif ; attelage mal assuré au départ du train, parce que le personnel trop restreint est surmené. etc. etc. . . .

Que la liste des hommes broyés entre deux véhicules est navrante par sa longueur !

Dans tous les pays et dans toutes les gares, il a été déploré cet accident stupide d'un homme broyé parce qu'il avait pénétré entre deux véhicules en mouvement !

Combien de victimes dans les manœuvres des gares intermédiaires, où un homme seul est obligé de faire les signaux, de faire ou de défaire l'attelage, et qui, dans sa précipitation peut être victime d'une glissade, d'un mauvais calcul dans ses moindres gestes ! Autant de circonstances qui trop souvent lui sont funestes, sinon fatales. Il y a déjà trop de veuves et d'orphelins ; cheminots exigeons que les capitalistes respectent la vie des travailleurs !

La Section française a l'avantage de vous affirmer qu'un attelage automatique des wagons existe ; c'est l'appareil Boirault. La Fédération Nationale des Cheminots Confédérés a obtenu d'abord qu'il y eut des essais comparatifs, ensuite une application expérimentale avec 12.000 appareils. Ce dernier a toujours été primé le premier. L'appareil assure en même temps qu'accrochage des véhicules, l'accouplement des conduites d'air, de chauffage et des contacts électriques.

Les cheminots français estiment que la période de tâtonnement et d'expérimentation doit être close pour céder la place à celle d'une application généralisée. Ils vous demandent de joindre vos efforts aux leurs pour que le freinage continu des trains, la répétition des signaux avec l'enregistrement et l'attelage automatique Boirault soient une réalisation internationale ; la sécurité du public et du personnel étant du domaine international, tout comme les moyens de transport.

M. Bidegaray.

L'Union panrusse des Cheminots.

L'Union panrusse des Cheminots est la plus influente des vingt-trois fédérations d'industrie existant en Russie. Elle fut créée en 1905, mais dissoute la même année encore par les soldats du Tsar. Ce ne fut qu'après la révolution de 1917 que l'Union put être reconstituée.

Pour commencer, plusieurs sections se regroupèrent qui s'unirent peu de mois plus tard en une union centrale. La révolution d'octobre 1917 donna lieu à une scission dans l'Union. Lors du congrès de janvier 1918, l'aile gauche se rallia ouvertement au Gouvernement des Soviets ; l'aile droite quitta le congrès et forma une organisation séparée. En janvier 1919 l'aile gauche organisée sous le nom de « Comité Central pan-russe des Cheminots » convoqua un congrès « pour l'unité », mais la division persista après ce congrès.

Jusqu'à l'introduction de la nouvelle politique économique, dite N. E. P., l'Union avait un domaine de travail immense. Elle statuait sur les horaires, sur la construction de nouvelles lignes et avait le droit d'embaucher du personnel. Plus tard, après l'introduction de la N. E. P., l'activité syndicale fut limitée à la protection des travailleurs, les assurances sociales, la conclusion de contrats collectifs etc. Avant ce temps, l'adhésion au syndicat des Cheminots — ainsi d'ailleurs qu'aux autres unions — était obligatoire. Après l'introduction de la N. E. P., l'adhésion devint facultative ce qui ne semble d'ailleurs pas avoir occasionné une sérieuse diminution de l'effectif. D'après les communications faites au récent congrès, l'Union compterait actuellement environ 700.000 membres. La situation financière se serait sensiblement améliorée permettant à l'Union de faire face aux dépenses au moyen des sommes rentrées en cotisations.

Le Bulletin Syndical Rouge donne les détails suivants sur l'activité de l'Union.

L'organisme syndical a pu être considérablement simplifié : il y a un an, l'Union comptait 6000 permanents, nombre qui a actuellement baissé jusqu'à un tiers. De la sorte, le désir a été réalisé du récent congrès qui avait décidé qu'il y aurait un permanent sur 350 membres.

Quant à l'activité culturelle, l'Union possède actuellement 549 cercles, 358 salles de lecture et 393 bibliothèques.

Le Comité central a consacré $\frac{9}{10}$ de son temps aux questions de salariat. Citons comme un résultat de cette activité que les salaires se montent actuellement à 40 et 42 pour cent de ceux d'avant-guerre. Les arriérés dans le paiement ont presque entièrement été liquidés. Le calcul sur la base-or empêche à l'heure actuelle que ces arriérés se forment. Considérés d'une façon générale, les salaires se sont augmentés en comparaison de l'année passée d'environ 70 pour cent.

Dans le domaine de la production, le Comité central de l'Union a pu obtenir que le Commissariat des Communications le consulte sur les questions importantes.

Le 10e Congrès de la Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois.

Le 10e Congrès de la Fédération des Cheminots qui s'est réuni à Esch s/Alzette, les 22 et 23 juin dernier, s'est occupé, plus que de toute autre chose, des projets de réorganisation des chemins de fer luxembourgeois.

Une manifestation ayant pour but de témoigner de la volonté du personnel, organisée le premier jour du Congrès, réussit à merveille et ce, nonobstant le fait que, le même jour, un Congrès Eucharistique était tenu à Luxembourg.

Les organisations de Cheminots de Belgique, de France et de Hollande, ainsi que M. T. F. étaient représentées ; leurs délégués ont, d'une façon unanime, assuré aux Cheminots luxembourgeois qu'en cas de lutte, ils pourraient compter sur la solidarité des camarades étrangers.

Le Congrès désapprouva l'attitude du Gouvernement, par égard à l'exploitation des chemins de fer et donna mission au Comité Directeur d'user de tous les moyens pour faire respecter les droits du personnel.

Des revendications furent, en outre, formulées relatives à la journée de huit heures, au statut du personnel, aux retraites pour cheminots qu'on désire conformes à celles des salaires de l'Etat, revendication pour la réalisation de laquelle une assistance judiciaire sera, au besoin, fournie aux retraités ; d'autres résolutions furent adoptées pour réclamer des contrats

régissant la position du personnel des tramways et assurant la sauvegarde de droits de celui-ci.

Le Congrès fut officiellement harangué par un représentant du Conseil municipal de la ville d'Esch. (Ce Conseil est socialiste dans sa majorité, les membres des partis bourgeois ne prennent plus part aux réunions.) Le maire de ce centre industriel (la deuxième ville du pays) est le camarade Wilhelm, militant zélé de l'organisation et sous-chef de gare au service actif.

Mentionnons pour terminer que, depuis le 1er janvier, la Fédération vit son effectif s'accroître de 5200 à plus de 6000 membres, sur un nombre total de 7200 cheminots.

Le 6e Congrès de la Fédération Suisse des Cheminots.

Les 28 et 29 juin, s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Berne, le Congrès annuel de la Fédération suisse des Cheminots, Congrès auquel participèrent environ 200 délégués, représentant les différentes sous-fédérations qui composent la Fédération. Etant donné que les questions d'ordre organique et celles ayant trait aux conditions de travail intéressant plus particulièrement tel ou tel groupement, sont traitées dans les assemblées annuelles de ces sous-fédérations, le Congrès général n'a qu'à tracer les directives générales. Il s'est principalement occupé de l'état actuel des conditions générales du travail et du programme à formuler par l'organisation; points sur lesquels le camarade Bratschi, secrétaire général de la Fédération rapporta d'une façon détaillée soulevant les questions de la durée du travail, des indemnités de cherté de vie pour 1925, des échelles des traitements et des retraites, de la tenue de service, la situation juridique, l'avancement etc. Après des échanges de vues détaillés, le Congrès adopta une résolution exprimant ses regrets que de ce que le Parlement n'eût pas encore discuté le nouveau projet de loi sur les traitements des salariés de l'Etat et protesta ensuite contre les tentatives du Gouvernement visant à diminuer les possibilités d'avancement pour les classes moyennes et subalternes du personnel, contre sa prolongation de la durée du travail et contre les révocations sur une grande échelle (5000 hommes ont été licenciés sur un effectif d'environ 40.000 hommes). D'autres parmi les résolutions votées réclament une amélioration du règlement sur la tenue de service, l'application de la loi sur les traitements au personnel des ateliers et protestent contre la façon dont un représentant du Gouvernement s'est exprimé au Parlement à l'égard du personnel des chemins de fer. Les rapports sur l'année écoulée furent ensuite adoptés à l'unanimité.

On peut constater dans la Fédération de Cheminots qui groupe environ 90 pour cent de tous les cheminots suisses et qui a été créée par une fusion des unions professionnelles de jadis, poussées à s'unir dans la lutte pour plus de bien-être, un courant visant à une plus grande centralisation. Vu que toutes les mesures ont été prises propres à assurer aux divers groupes une sauvegarde entière de leurs intérêts particuliers, ce développement ne saurait être qu'utile à la position et à la défense des intérêts du personnel tout entier.

L'I. T. F. était représentée au Congrès par le camarade Nathans qui, dans son discours, fit appel aux cheminots suisses, en les invitant à prendre une part active à la tâche qui doit être accomplie au profit de la Fédération internationale.

Le Rapport moral et financier de l'Union des Cheminots argentins.

L'Union des Cheminots argentins (Unión Ferroviaria) vient de publier un rapport sur les années 1922 et 1923. Elle est un des deux organismes (l'autre est l'Union des Mécaniciens) composant la Confraternidad Ferroviaria, fédération affiliée à l'I. T. F., et fut constituée en 1922 par la fusion des syndicats du Personnel de l'Exploitation et du Personnel des Ateliers.

Le rapport témoigne grandement en faveur de la fusion et de la réorganisation qui l'en suivit. L'administration a été centralisée et améliorée sensiblement, et bien que le rapport ne mentionne pas de résultats impressionnants, il en ressort cependant que l'Union fait des progrès continus et sérieux. De nombreux exemples sont cités des tentatives, faites par les compagnies pour éluder les règlements relatifs aux conditions du travail, tentatives que l'Union réussit toutes à faire échouer. Elle put, en outre, assurer aux ouvriers des ateliers le droit à 90 jours de demi-solde en cas de maladie. Il y eut au total 278 questions et conflits à traiter avec les compagnies durant l'année 1923; dans 152 de ces cas, les travailleurs eurent le dessus. Il y eut, durant l'année, deux grèves irrégulières, à la suite de la révocation de quelques hommes. Dans les deux cas, l'Union réussit à obtenir la réintégration de ces hommes.

Une mention spéciale est consacrée à la Fraternidad, l'Union des Mécaniciens, en reconnaissance de l'aide qu'elle fournit pour mettre l'Union sur pieds. Elle imposa, il y a un an, à ses membres l'obligation morale de procurer chacun deux nouveaux membres à l'Union, mesure dont celle-ci bénéficia considérablement.

La situation financière de l'Union est favorable; l'avoir net a monté durant l'année 1923 de 42.967 à 108.771 pesos, ce qui représente un bénéfice de 65.804 pesos, contre une perte de 24.433 l'année précédente.



Le « One Man Car » aux Etats-Unis.

Le Secrétaire de la Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America nous a fait tenir l'article suivant:

L'adoption aux Etats-Unis de la « Voiture de Sécurité » (safety car), le type actuel du « one man car », coïncide avec le développement du trafic automobile qui préjudiciait notablement l'exploitation des tramways.

Dès 1914, sous la menace d'une crise aiguë de chômage, nombre d'inoccupés, propriétaires d'une Ford ou autre automobile, ont traversé la période critique en transportant des voyageurs, faisant ainsi une sérieuse concurrence aux tramways. Peu à peu, cette concurrence prit des proportions telles que l'on demanda d'une façon unanime que des mesures fussent prises par les autorités, publiques, (état ou ville) aux fins de réglementer le trafic automobile. Plusieurs sociétés de tramway durent restreindre leur exploitation afin de couvrir les dépenses par la recette, d'autres se virent forcées de se soumettre au contrôle officiel, d'autres enfin firent faillite.

Le « one man car » a été créé par la Stone and Webster Company de Boston, entreprise très connue qui, outre la construction de tramways dans tout le pays, bâtit aussi de grands édifices. Elle possède et exploite également des réseaux

de tramways. C'est ainsi qu'elle est propriétaire des Tramways de Dallas et d'autres villes de Texas ainsi que de la plus grande partie des réseaux de Seattle et Tacoma.

Afin de réduire les frais d'exploitation et de faire face à la concurrence du trafic automobile, elle créa la Voiture de Sécurité ou Voiture Birney. Elle introduit ce type de voiture dans ses nombreuses exploitations vu qu'il permettait d'économiser sur la main d'œuvre. Comme, en outre, les frais de construction des Voitures de Sécurité sont considérablement inférieurs à ceux des autres types de voiture et que leur aménagement permet une économie de courant électrique, leur emploi ouvre la possibilité de réduire encore les frais d'exploitation.

D'autres entreprises, jugeant ce système d'exploitation plus rationnel, n'ont pas tardé à suivre l'exemple de la Stone et Webster Company.

Les motifs qui ont déterminé les employeurs à adopter le système de la voiture à un homme, se conçoivent aisément. D'abord, la construction et la vente des voitures constituent une bonne affaire. Une éloquence médiocre suffit pour persuader une société de tramways que 20 voitures desservies par un homme entraînent moins de frais d'exploitation que 20 voitures desservies par deux hommes. Un autre avantage encore : l'application du « one man car » demande un capital d'exploitation moins important.

Pourtant, l'adoption générale du « one man car » rencontre un obstacle. Cet obstacle, c'est l'opinion publique.

Pour les employeurs, l'économie réalisée sur le personnel et la limitation des frais d'exploitation constituaient, à elles seules, des arguments décisifs pour l'adoption du nouveau système. Il restait à trouver des raisons propres à rendre la voiture à un homme sympathique aux édiles et au public. On affirma donc :

- 1^o que le « one man car » permettait l'intensification du trafic,
- 2^o qu'il était un moyen de transport plus rapide,
- 3^o qu'il permettait la réduction des tarifs.

Notons que le public désire naturellement l'intensification du trafic, car, qui conque veut prendre le tram, tient à attendre le moins longtemps possible l'arrivée d'une voiture. L'employeur a donc intérêt, lui aussi, à ce que les voitures se suivent à d'aussi courts intervalles que possible. Il n'en est pas ainsi pour les piétons, empêchés de traverser la chaussée lorsque les voitures se suivent de près. Plus les voitures se suivent rapidement, plus elles gênent la circulation et plus le risque d'accidents devient menaçant. L'organisation de la circulation est un problème qui se pose aux autorités communales. A l'heure qu'il est, déjà, on est à la recherche des moyens les mieux appropriés pour éviter les accidents. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que la sécurité est plus grande dans une rue où passent un nombre restreint de tramways, que dans une rue où ce trafic est intense. Ceci revient à dire qu'il y a péril et obstacle pour la circulation, du moment qu'un tramway fait apparition dans une rue et que ce péril et ces obstacles existent aussi pour les personnes qui n'utilisent pas le tramway.

Ainsi, les employeurs sont seuls à profiter des avantages de la voiture à un homme car l'augmentation du nombre des voitures du tramway circulant dans la rue augmente les dangers, également pour les voyageurs qui ont intérêt, eux aussi, à ce que le nombre des voitures ne dépasse point celui, admissible en vue d'une circulation bien ordonnée. Aussi, on ne saurait admettre le point de vue qu'il vaut mieux répartir sur quatre petites voitures, un nombre de voyageurs qui trouveraient place dans une seule grande voiture équipée de deux hommes. Il est un fait, d'ailleurs, qu'il y a plusieurs années, les compagnies ont remplacé, par des voitures de grand type, les petites qui circulaient auparavant, ceci parce qu'elles étaient plus pratiques et offraient plus de garanties de sécurité au public.

Le second argument des employeurs était celui de la rapidité. Or, celle-ci ne peut résulter d'un équipement plus perfectionné du « one man car », car les voitures de type plus grand peuvent rouler tout aussi rapidement.

Un des plus graves soucis des autorités municipales compétentes est de régler la rapidité de la circulation, au mieux de l'intérêt de la sécurité. Une réglementation rigoureuse limite la rapidité de la circulation de tous les moyens de locomotion sur la route. Il est manifeste qu'une seule voiture rapide offre moins de dangers que plusieurs, et le public ne peut donc avoir intérêt à ce que de nombreuses voitures desservies par un homme soient lancées à toute vitesse dans les rues, sacrifiant la sécurité publique à l'intérêt de l'entrepreneur. On ne saurait assumer la responsabilité de tolérer un trafic plus rapide, si cette rapidité plus grande comporte l'accroissement du danger et du nombre des accidents.

Dans toutes les villes, la rapidité des voitures équipées de deux hommes est celle que les autorités municipales et le public ont jugée la mieux appropriée. Une rapidité plus grande ne saurait donc être admise sans préjudice pour la sécurité du public, axiome qui réfute le second argument en faveur du « one man car ». Le troisième argument avancé par les employeurs était « la réduction des tarifs ». Cette réduction, rendue possible par l'économie de la main d'œuvre et la diminution des frais d'exploitation, serait, sans contredit, dans l'intérêt du public. La substitution de dix voitures équipées d'un homme au même nombre de voitures équipées de deux hommes, aurait pour conséquence d'économiser le salaire de 20 cheminots. Mais les compagnies déclarent qu'elles mettront en circulation un nombre de voitures supérieur au nombre de celles qu'elles ont à remplacer. Supposons donc que la compagnie remplace dix voitures équipées de deux hommes par quinze voitures équipées d'un seul homme. Dix voitures à deux hommes occupent 40 travailleurs, wattmen et receveurs ; elles effectuent 20 trajets à raison de 2 hommes par trajet. Les quinze voitures à un homme occupent 30 travailleurs. Il en résulte qu'on économise le salaire de 10 hommes. Supposant un salaire moyen journalier de \$5 par homme, cette économie s'élèverait à \$50 par jour. Il est sousentendu que les quinze voitures à un homme transportent un nombre de voyageurs égal à celui des dix voitures d'un type plus grand. Si l'on suppose un trafic de 10.000 voyageurs, l'avantage économique réel dont bénéficieraient les usagers serait de \$50 au total, soit d'un demi cent par trajet. Mais si ces \$50 allaient réellement au public, les employeurs n'auraient nul intérêt à introduire le système du « one man car », à moins qu'ils n'escomptent un rendement plus favorable du fait de la diminution du prix des places.

D'autres raisons encore s'opposent à ce que les usagers bénéficient, sous la forme d'un tarif réduit, de l'économie réalisée sur les frais du personnel. Il y a lieu, notamment de déduire des \$50 économisés, un certain montant pour la majoration des frais d'exploitation. Les risques d'accidents, entre autres, sont plus nombreux ; puis, l'entretien de quinze voitures est plus coûteux que celui de 10 voitures de grand type, etc. Il faut ajouter aussi les frais d'acquisition d'un plus grand nombre de nouvelles voitures. Bref, tous ces frais supplémentaires devraient être déduits, par les patrons, de cette diminution d'un demi cent.

On a avancé en faveur des voitures équipées d'un seul homme qu'elles garantissaient une utilisation plus parfaite de la voie. Les patrons font remarquer, à ce sujet, que dans le cas où un nombre plus élevé de voitures serait en circulation, bien des personnes utiliseraient le tramway pour des trajets que, sans cela, elles parcourent à pied. L'expérience n'a, en rien, confirmé cette hypothèse. Si, dans certains cas, on a noté un usage plus fréquent du tramway, il ne faut pas en chercher la cause dans l'adoption du système du « one man car ». Au moment où la « voiture de sécurité » fut mise en circulation pour la première fois, la crise du trafic sur les réseaux des tramways avait atteint son maximum, du fait de la concurrence du trafic automobile. En 1918, on constate un recul particulièrement important dans l'usage du tramway, en connexion avec la guerre, recul qui coïncidait avec une augmentation sensible des frais d'exploitation.

L'armistice fut signé en novembre 1918, suivi peu après par la démobilisation de l'armée et de la marine. Les soldats, les

matelots et autres personnes ayant travaillé dans les services de guerre, repatriaient, de sorte que les centres industriels se repeuplèrent peu à peu dans le courant de 1919. Même l'immigration prit un certain développement. Ces circonstances favorisèrent le trafic des tramways et les défenseurs du « one man car » eurent beau jeu pour signaler une recrudescence de l'usage des tramways durant cette époque. Il y a cependant de la mauvaise foi à mettre cette recrudescence sur le compte des avantages du « one man car », car on la constate également sur les réseaux où la voiture équipée de deux hommes est restée en honneur.

Les autorités communales, aussi bien que le public, devront bientôt se rendre compte que la voiture, équipée d'un wattman et d'un receveur, offre moins de danger que la voiture, où le wattman porte toute la responsabilité.

Les seuls avantages du « one man car » se trouvent dans la réduction des frais d'exploitation, du fait de l'économie sur le personnel et d'une économie éventuelle du courant. Comme nous l'avons démontré plus haut, la majoration des autres frais contrebalance presque complètement cette économie.

Une enquête auprès des bureaux de police sur les nombreux accidents, causés par les « one man car » serait trop compliquée et trop vaste. En général, ces accidents résultent de la collision de la voiture avec une auto. Dans la plupart de ces cas, il s'agit d'une auto, suivant de près une voiture de tramway sans surveillant sur la plate-forme arrière, la collision étant provoquée par l'arrêt subit de la voiture de tramway.

Ces cas se présentent le plus souvent dans des villes de plus de 25.000 habitants. Afin de les éviter, le receveur doit avertir les véhicules qui suivent du ralentissement ou de l'arrêt, mesure impossible à appliquer sur une voiture, non surveillée à l'arrière.

La voiture équipée d'un seul homme est munie d'un système de freinage permettant l'arrêt immédiat, ce qui constitue un danger pour les véhicules qui la suivent. Le wattman de la voiture de sécurité ne peut compter que sur lui-même ; toute son attention est requise pour la manœuvre et, en outre, il doit remplir les fonctions de receveur.

La grande voiture équipée de deux hommes est plus pesante et possède un système de freinage plus parfait : sa manœuvre et le règlement de sa vitesse sont plus aisées. Dans le temps, les administrations des tramways ont insisté sur ces avantages pour faciliter l'adoption des grandes voitures. Ces voitures peuvent embarquer plus de voyageurs et, même très chargées, elles s'arrêtent facilement. Les voitures du « type sécurité » sont trop légères pour permettre de régler rigoureusement la vitesse.

Si toutes les circonstances sont favorables, la voiture desservie par un seul homme peut stopper aussi rapidement que la lourde voiture desservie par deux hommes. Seulement, et c'est là un fait regrettable, les circonstances ne sont généralement pas toutes favorables. Tout wattman connaît l'influence des phénomènes atmosphériques sur les rails et sait, par exemple, que le rail se trouve le soir dans un état tout différent que le matin.

Le passage sur la voie du chemin de fer constitue un autre risque pour la manœuvre ; des irrégularités de diverse nature peuvent se produire, plus spécialement l'interruption du courant. Dans ce cas, la présence d'un receveur qui peut rétablir le circuit est de la plus grande importance.

Quoiqu'il en soit, les autorités municipales assument une lourde responsabilité en favorisant, pour satisfaire les Compagnies de Tramways, l'adoption du « one man car », car leur premier devoir est de protéger le public contre les accidents et de veiller à la sécurité et à l'ordre publics.

Dans les voitures manœuvrées par un seul homme, l'attention du wattman est sans cesse détournée de sa manœuvre par les questions posées par des voyageurs s'informant des rues ou des arrêts ; involontairement, cela donne lieu, durant le trajet, à des conversations sur d'autres sujets. Quelque brève que soit la réponse, l'attention du wattman se trouve détournée de sa manœuvre, ce qui peut, à un moment décisif, amener la catastrophe.

Plusieurs entreprises de tramways voient fort bien les graves dangers que comporte le système et si elles le choisissent néanmoins, on ne peut y voir autre chose qu'une preuve de leur âpreté au gain et de leur indifférence à l'égard de la vie d'autrui.

Parmi les nombreux accidents résultant de l'emploi du « one man car », nous signalerons celui qui eut lieu à New Castle, Pa., ville de 40.000 habitants. Une voiture de ce type fonça à grande vitesse sur un auto et le mit en morceaux. Une femme fut tuée et nombre de voyageurs furent grièvement blessés.

De graves accidents ont été signalés aussi à South Bend, Saginaw, et dans d'autres villes, où le « one man car » a été adopté sur une vaste échelle. L'influence, exercée par les Sociétés de transport en commun sur les autorités de la police, sont cause que des milliers de ces accidents passent inaperçus.

Lors d'une enquête sur les voitures de sécurité dans une ville de près de 125.000 habitants, un expert déclare après avoir cité nombre d'accidents qui s'étaient produits dans la ville et qui tous étaient dûs au « safety-car », qu'on trompait le public. La Commission d'Enquête constata que le safety-car n'était pas à sa place dans des périodes de circulation intense.

Une autre expert, après avoir cité nombre d'accidents de tout genre, ajouta que le wattman lui-même se ressent dans son état physique, des conséquences d'un service prolongé sur un « one man car ».

Dans un rapport relatif à une ville d'environ 60.000 habitants, on peut lire que l'affirmation, faite par la Société, que le safety-car permet le développement du service, est une farce et une tromperie publique. La Société a fait circuler d'abord un nombre plus grand de voitures sur un certain parcours pour les retirer ensuite à la première occasion : à l'heure qu'il est, le nombre des voitures est exactement le même que celui des voitures équipées de deux hommes qui circulaient auparavant. Sur une autre ligne, la Société a tâché de combler son déficit en augmentant la vitesse ; elle a dû abandonner ce système du fait du manque de sécurité dans le service et les dangers qui en résultaient. La Société en question a licencié 50% de son personnel et a réduit la capacité de son matériel roulant d'un tiers. Ce sont là les expériences faites avec le « one man car ». Nashville (Tenn.) et plusieurs autres villes en ont interdit l'emploi, à cause des dangers que comporte le système. Dans toutes les villes de plus de 25.000 habitants, il fait peser sur les autorités publiques une responsabilité écrasante. Dans les petites villes seulement, ainsi que sur les parcours isolés où elle n'entre pas en contact avec le trafic général, la voiture desservie par un homme peut trouver son application.

Nous faisons suivre un communiqué d'un journal de Grand Rapids, relatant un fait caractéristique.

« Un auto conduite par Matthew Henzenach de Dorc, occupée par Mme. H. et ses cinq enfants, fonça sur une voiture de la Grand Rapids Company au carrefour de la National Avenue et du Shawmatt Street. Le wattman du « safety-car » remarqua l'auto trop tard et le chauffeur ne put éviter une collision. . . . »

Dans un autre journal, paraissant à Grand Rapids, on peut lire :

« Depuis l'adoption des « one man cars », les collisions sont plus fréquentes que jamais. Je ne puis croire qu'ils favorisent la sécurité de la circulation car on croit difficilement qu'un seul homme peut accomplir le même travail que deux. » (A. E. Schulling dans le Grand Rapids Press.)

Les sociétés usent de tous les moyens pour empêcher la publication de communications, relatives à des accidents susceptibles de nuire à leur propagande pour obtenir l'autorisation d'employer des « one man cars ».

Si l'on réunissait toutes les communications des journaux de diverses villes, elles constitueraient un argument à tel point probant contre le soi-disant « safety-car », qu'aucun Conseil municipal d'une ville, tant soit peu importante, ne donnerait son autorisation. Il est clair que, par exemple, dans le cas mentionné par le Grand Rapids Herald, les occupants n'auraient pas été effrayés, si l'auto était entrée en collision avec une voiture à deux hommes. Les portes n'auraient pas été brisées, la

voiture n'aurait pas déraillé et la circulation n'aurait pas été interrompue. D'ailleurs, l'accident n'eût pas eu lieu si l'attention du wattman n'avait pas été détournée de la manœuvre par d'autres occupations.

Il est un fait que l'adoption de traquenards de ce genre, d'une construction des plus défectueuses, ne saurait être admise, dans la circulation urbaine. La construction de la voiture ne protège nullement les occupants ni le public dans la rue; automobilistes, cyclistes et piétons, hommes, femmes et enfants sont exposés à des dangers toujours plus grands.

Quelques autres exemples.

Le récent accident du tramway, allant de Brockton à Plymouth, où quatre enfants furent électrocutés, prouve d'une façon frappante qu'on fait bon marché des règlements pour la sécurité, dans l'adoption des « one man cars ». Un journal, paraissant à Boston, écrivait à ce sujet :

« Kingston (Mass.) 28 Septembre 1921. La tragédie qui plonge dans le deuil quatre familles est la conséquence de l'imperfection du « one man car » qui est pour les Compagnies des Tramways un moyen de grossir leurs bénéfices aux dépens du public — ainsi déclarait Walter Pounce, Président du Kingston Board of Selectmen. »

On peut lire plus loin, dans le même article :

« Louis Sloan, le père du petit Richard Sloan, âgé de 9 ans, une des victimes de l'épouvantable accident qui coûta la vie à quatre enfants, a déclaré : Mon enfant ne serait pas mort s'il y avait eu deux hommes sur la voiture. Le second eût pu rétablir aussitôt le trolley qui avait glissé et le fil chargé de courant ne serait pas tombé. Il eût pu aussi retenir les enfants dans la voiture et il n'y aurait pas eu de panique. »

« Le terrible accident, » peut-on lire plus loin, « a eu pour conséquence le boycottage formel du « one man car ».

La note suivante, empruntée à une feuille de Rochester, est intéressante aussi.

« Vu la mise en morceaux d'une voiture par un train, les Tramways Geneva, Seneca, Falls et Auburn ont remis en circulation une voiture à deux hommes, qui en avait été retirée lors de la mise en service du « one man car ». Il est possible aussi qu'une nouvelle réglementation concernant l'emploi des voitures équipées d'un homme sera mise en vigueur, par rapport aux passages à niveau où passe ladite ligne ».

« Le wattman George Glasson, a fait des efforts désespérés pour reculer la voiture déraillée. Comme il ne pouvait y réussir, il a pris une lanterne rouge et s'est précipité le long de la voie à l'encontre du train, afin de l'arrêter. La locomotive a fracassé l'avant de la voiture; le bois et le verre volaient de toutes parts. (Waterloo 11 octobre) ».

D'autres journaux, de date plus récente, confirment la nouvelle d'une automobile entrée à Détroit en collision avec un « one man car » et ayant renversé le car. Par un heureux effet du hasard, personne ne se trouvait du côté où est tombée la voiture.

Récemment une voiture équipée d'un seul homme se mit en mouvement, au moment où le wattman renversait le trolley. D'abord la voiture roula sur les rails et acquit une vitesse si grande que le wattman ne put la rejoindre. Puis elle dérailla, renversa trois arbres et s'arrêta. Si quelqu'un s'était trouvé dans la voiture, il eût certainement été tué.

Une terrible accident s'est produit récemment à Kansas City. Un « one man car » dérailla, s'enferma dans une poutre et fut fracassé; plusieurs voyageurs furent tués.

A Jackson, (Mich.), il y a un an à peu près, une voiture à un homme dépassa un soir deux jeunes gens. Il faisait assez obscur et le wattman n'aperçut les hommes que lorsque la voiture était tout près d'eux. Il stoppa, mais ne put l'arrêter que deux ou trois longueurs plus loin. Comme un fossé longeait la voie à cet endroit, le wattman revint en arrière pour permettre aux voyageurs de monter. Entretemps, l'un d'eux étant monté sur les rails, courait derrière la voiture et ne s'était pas aperçu du mouvement en arrière. Il fut écrasé. S'il y avait eu un receveur sur la voiture, cet accident n'eût pas pu se produire.

Nous pourrions prolonger indéfiniment la liste des hommes, femmes et enfants, morts victimes du système inhumain du « one man car ».

France.

Les Coopératives Ouvrières de Déchargement de Navires.

Sans pouvoir donner dans ce Bulletin un historique détaillé de la vie des coopératives qui fonctionnent dans certains ports de l'Atlantique, nous voulons, cependant, faire suivre ici un exposé sommaire sur leur origine et sur les résultats matériels et moraux qu'elles ont acquis.

Ce fut au cours de l'année 1919 que quelques militants du port de Brest ont tenté courageusement l'expérience et furent bientôt suivis par d'autres camarades, non moins hardis, des ports de Saint-Nazaire, La Pallice et Nantes.

Disons, tout de suite, que ces coopératives ont rempli le rôle qui leur est assigné et qu'elles se sont strictement cantonnées sur le terrain communiste. D'aucuns avaient émis la crainte de les voir glisser vers le capitalisme ou devenir des associations de petits patrons. Placées sous le contrôle des syndicats, elles ne pouvaient sortir de leur véritable caractère; aucune tentative de ce genre n'a, d'ailleurs, été esquissée. Leur capital est entièrement entre les mains des sociétaires, la direction est réservée d'une façon absolue à ceux qui travaillent dans l'organisation et une part des bénéfices est attribuée à la société, elle-même, et à des œuvres sociales, ceci dit pour dissiper les craintes de certains pessimistes.

Leurs débuts furent difficiles, on peut très facilement le concevoir; il a fallu à ceux qui avaient pris la résolution de constituer ces œuvres, un courage et une ténacité que l'on ne saurait trop louer, pour persévérer, en présence des énormes difficultés dont ils avaient à triompher.

La première était d'ordre financier. Le déchargement des navires nécessite un important matériel que les coopératives durent acquérir, il leur fallut aussi des fonds pour régler journallement les ouvriers; or, les parts d'actions souscrites étaient notoirement insuffisantes, des sacrifices admirables se manifestèrent alors pour parer à ces nécessités: A Brest, par exemple, des rescapés de la guerre n'hésitèrent pas à verser leur pécule dans la caisse de l'association pour lui permettre de prendre vie. Aussi, on peut dire, on doit dire que c'est grâce à ces sacrifices, à ces dévouements désintéressés, que l'*Egalitaire* de Brest prit son essor et démontra aux militants des autres ports la possibilité et la nécessité de créer partout, où cela serait possible, des organisations coopératives; c'est ainsi que successivement, la *Fraternelle* de Saint-Nazaire, l'*Entrade* de La Pallice et la *Proletarienne* de Nantes furent constituées.

La question financière enfin résolue, des difficultés d'un autre ordre restaient à surmonter. Il fallait en effet du travail. Où trouver des commerçants, des importateurs qui consentiraient à confier leurs manutentions à ces coopératives? Les patrons, voyant en elles un redoutable adversaire, firent abstraction de leur rivalité pour former un front unique, ils menèrent une campagne, aussi sourde qu'acharnée, pour les empêcher de prendre pied sur le port. Le terrain fut semé d'embûches, de traquenards; les forces réactionnaires, toujours prêtes à briser les tentatives d'émancipation de la classe ouvrière, se joignirent au patronat.

Peines perdues! Dans de modestes entreprises, les coopératives surent faire apprécier leurs prix raisonnables, leur travail rapide et impeccable, et aussi et surtout, leur honnêteté commerciale. La trouée était faite, les coopératives, déjouant les embûches et franchissant les obstacles, prirent rapidement une place importante dans les entreprises des ports, de grosses maisons de commerce, des compagnies de chemins de fer et l'Etat, lui-même, leur confièrent des travaux qui furent exécutés dans les meilleures conditions.

Examinons maintenant les résultats acquis par ces coopératives durant leur court fonctionnement.

Tout d'abord, les militants, boycottés par le patronat pour leur action syndicale, y trouvèrent un refuge où ils purent librement exercer leur propagande, ils considérèrent tout de suite que syndicalisme et coopération étaient intimement liés, que si le syndicalisme est une arme de défense des intérêts ouvriers, la coopération constitue le moyen pratique d'abolir

le patronat. Ils étendirent donc leur propagande sur ce nouveau terrain; elle ne tarda pas à porter ses fruits. Les dockers qui sont réputés, à juste titre, comme des hommes épris de liberté et d'indépendance, firent la preuve qu'ils savaient aussi se discipliner dans les travaux en coopérative et qu'un ouvrier pouvait travailler consciencieusement, sans être harcelé par l'employeur ou ses contre-maîtres.

Leur attachement est aujourd'hui justifié par le rôle qu'ils ont été appelés à jouer lors de l'assaut patronal contre les huit heures. C'est, en effet, grâce à leur influence et à leur méthode que cet assaut fut brisé, c'est grâce à elles également que les ouvriers purent acquérir une augmentation de salaires, comme nous allons le démontrer à l'aide de quelques chiffres et en prenant comme exemple le port de Saint-Nazaire.

En 1919, les entrepreneurs payaient 15 frs., en 1920, 15 frs. plus 1 fr. 60 de vie chère; en 1921, 18 frs. plus 2 frs. de vie chère; en 1922, 15 frs. plus 1 fr. 80 de vie chère; en 1923, 20 frs.

Durant ces cinq années, la Fraternelle a payé 20 frs.

Par ces chiffres, on peut considérer que la persistance de la Fraternelle, à maintenir ses salaires à 20 frs., alors que les employeurs, profitant du chômage, imposaient insolemment et impunément les fluctuations précitées, n'a pas été étrangère au résultat obtenu, au mois d'avril dernier, par le syndicat, pour uniformiser les salaires à 20 francs.

C'est aussi au cours de cette action revendicative, alors que les travaux des entreprises traînaient lamentablement et que ceux de la coopérative s'exécutaient normalement, que l'association ouvrière décida d'accorder deux heures le repos de midi au lieu d'une heure comme le patronat l'avait imposé depuis 1918, dans le déchargement des charbons.

A Nantes, alors que récemment les employeurs arrêtaient plusieurs jours les travaux du port, la coopérative de manutentions maritimes continuait ses opérations et si les entrepreneurs, après avoir déclaré ce lock-out, s'employèrent avec autant de hâte à la reprise des travaux, n'était-ce pas la crainte de voir progresser la coopérative à leur détriment?

A La Pallice, où, depuis plusieurs années, le minimum de salaires est de 20 frs., le syndicat patronal a fait de multiples tentatives pour les réduire, tentatives qui ne connurent les douleurs de l'échec qu'en raison de l'attitude et de l'influence de l'Entraide.

Tels sont les résultats matériels que nous avons tenu à illustrer par quelques faits notoires.

Au point de vue moral, les résultats ne sont pas moins intéressants. Le sentiment coopératif s'est étendu, une quantité d'ouvriers sont aujourd'hui devenus des actionnaires, non pas avec la prétention d'en retirer des bénéfices, mais voulant, dans la mesure de leurs moyens, contribuer à l'œuvre de la libération du prolétariat.

D'autre part, leurs responsabilités dans l'exécution de leurs travaux en coopération, les ont mis à même d'apprécier la valeur de leur effort et l'intérêt de leur situation par rapport à celle de leurs employeurs. Mais où la nécessité de ces organisations ouvrières s'affirme surtout, c'est quand l'on envisage le but poursuivi : la suppression du patronat et du salariat.

Ce but, nos militants ont voulu l'atteindre pratiquement. Ils ont considéré, avec juste raison, qu'au lendemain de la suppression du patronat, il fallait des directeurs et des administrateurs, car la production ne devait subir aucun arrêt. Ceux d'entre eux qui, au début de ces coopératives, ont été appelés par leurs camarades à la direction et à l'administration de ces organisations, se sont familiarisés en tâtonnant, aux différents rouages de la vie administrative. Il leur a fallu se mettre au courant de toutes les questions de douanes, de régie, de chemins de fer, etc., il leur a fallu aussi évaluer les prix d'entreprises, traiter des affaires où les fonds de la coopérative ne couraient aucun risque. Ils ont acquis ces connaissances, d'autant plus difficilement qu'ils étaient livrés à leurs propres moyens, aussi connaissant les grosses difficultés qu'ils avaient eu à surmonter, ils ont tenu à les éviter à leurs successeurs.

Aujourd'hui, de véritables écoles de coopérateurs fonctionnent. C'est dans les réunions du Conseil que des militants se forment à la vie administrative, car c'est là que les intérêts

de l'Association se débattent. Nous avons eu le plaisir d'assister à quelques-unes de ces réunions et nous avons pu nous convaincre que ceux qui ont pris la charge de l'administration avaient à cœur de remplir dignement les fonctions et grande fut notre surprise de voir ces camarades traiter des questions très complexes avec une véritable compétence. Ces hommes-là, demain, pourront diriger et administrer des entreprises de manutentions, dans d'aussi bonnes conditions que les entrepreneurs les mieux qualifiés.

Tels sont, brièvement exposés, les résultats matériels et moraux réalisés par ces coopératives qui n'ont pas encore donné toute leur mesure, en raison du marasme commercial qui règne dans les ports.

A des œuvres d'une telle importance, la Fédération française des Ports et Docks se devait de donner sa plus large collaboration, elle a tout lieu de s'en féliciter après des expériences aussi concluantes.

E. Vignaud.

Danemark.

Les salaires des dockers et des manutentionnaires.

Les contrats en vigueur pour les ouvriers des ports et docks expirèrent au 15 avril. Les négociations concernant la conclusion de nouveaux contrats ne donnèrent point de résultat, le patronat n'étant pas disposé à céder aux revendications de l'Union des Transports. Ils ne voulaient pas accorder une augmentation de plus de 3 öre, montant que correspondait à l'augmentation du coût de la vie. L'Union menaça de proclamer une grève, à quoi le patronat voulut répondre par un lock-out. L'arbitre officiel intervint et le 24 mai on arriva à un accord qu'un referendum parmi les travailleurs adopta par une petite majorité. Les employeurs l'adoptèrent également avec peu d'enthousiasme. Pour commencer, les contrats n'ont été prolongés que jusqu'au 15 avril 1925.

La majoration est de 6 öre par heure pour les ouvriers des ports; pour le personnel des magasins qui gagnent 105 öre elle est de 6, pour ceux qui gagnent 108 öre, elle est de 4 öre par heure. Les cocheurs et conducteurs de camions automobiles reçoivent une augmentation hebdomadaire de 2 couronnes.

Le paiement des travaux à la tâche a été augmenté de 3 pour cent. Cette augmentation sera effectivement de 5 pour cent, vu que les salaires pour travaux à la tâche sont fixés par négociations locales, qui sont soustraites à l'influence de la puissante Union patronale danoise. Vu que presque tous les travaux se font à la tâche, les salaires seront en moyenne de 1 cour. 80 à 2 cour. 50.

Ce qui est d'une importance primordiale c'est que l'ancienne revendication des dockers, relative au service des treuils par un ouvrier des ports a été pratiquement accordée. Pour ce qui concerne les travaux dans les cales, des stipulations ont également été adoptées qui signifient dans la pratique que seuls des dockers y seront employés. Une proposition du patronat visant à l'introduction du système des équipes fut repoussée, ce qui fait que, hors des heures normales, des allocations supplémentaires devront être payées. Ces allocations se montent :

à 30% pour les premières 2 heures,

à 50% pour la troisième heure,

à 70—100% pour les autres heures, ainsi que pour le travail des dimanches et des jours fériés.

Ces allocations sont accordées sur les taux pour travaux à la tâche, ce qui signifie évidemment un sérieux avantage.

On peut dire, somme toute, que l'Union a obtenu des résultats fort heureux, non seulement par rapport aux revendications professionnelles, mais également par rapport aux salaires.

Islande.

La grève des dockers.

On nous écrit d'Islande au sujet de la grève menée au mois d'avril dernier :

Après un mois de négociations, le patronat se déclara prêt à accorder aux dockers une majoration des salaires de 1,20 à 1,30 couronnes isl. par heure et de 2,— à 2,50 couronnes isl. par heure supplémentaire (1 £ = 32,30 couronnes). Les dockers ayant réclamé au minimum 1 cour. 40, resp. 2 cour. 50, déclarèrent une grève le 12 avril au matin. Vu qu'en Islande la pêche commence fin février ou au début de mars et que le travail est intense jusqu'à la fin de mai, le moment était excessivement favorable pour commencer une lutte. Il y a chaque année quelques semaines pendant lesquelles la pêche est particulièrement abondante ; il ne faut pas alors aux chalutiers plus de 5 à 6 jours pour se remplir et en deux semaines ils prennent plus de poisson, que sinon en deux mois. C'est au début d'une période pareille, lorsqu'il est impossible aux patrons de laisser des chalutiers inactifs, que les dockers déposèrent le travail. Le nombre des grévistes se montait à 1200, en partie des travailleurs non-syndiqués, se conformant toutefois aux directives émanant de l'Union.

Dans un seul cas, les employeurs tâchèrent d'embaucher des briseurs de grève ce qui fut empêché par les grévistes. On eut alors recours à l'aide des 22 policiers de la ville, mais les travailleurs réussirent à éloigner tant la police que les briseurs de grève. Vu que l'Islande ne possède pas d'armée, le patronat, à bout de ressources, céda aux revendications des dockers, mais refusa toutefois de signer un contrat.

Après quelques délibérations, les travailleurs décidèrent de se remettre au travail. Les salaires qui étaient en vigueur à ce moment avaient été obtenus de façon analogue et bien qu'ils n'eussent pas été arrêtés par contrat, le patronat les avait respectés pendant deux ans ; il faut cependant tenir compte de la possibilité qu'il tente, en risquant de se heurter à une nouvelle grève en avril 1925, de diminuer les salaires pendant la morte-saison.

L'issue de la grève à Reykjavik n'a pas manqué de faire sentir son influence sur les salaires des travailleurs tout le long de la côte. Dans quelques localités, de courtes grèves ont été menées, mais dans la plupart des ports, le patronat a accordé, bien qu'à contre-cœur, les augmentations réclamées. Les heureux résultats de la grève ont donné aux syndicats un renouveau de vie et d'activité.



L'I. T. F. et la Grève des Marins grecs.

Il peut avoir son utilité, au lendemain de la grève des marins et des dockers grecs, de nous reporter à un épisode de cette action où fut intéressée l'I. T. F.

Toute action, sans égard à son issue, peut être profitable au mouvement ouvrier, à condition qu'on en tire les leçons et qu'on en déduise les conséquences qui permettront, à une occasion suivante de reprendre la lutte, fort de l'expérience faite.

Une fois qu'ils se seront rendus compte des faits, sans parti pris, ce sera aux camarades grecs eux-mêmes de juger, s'ils peuvent prendre à l'avenir les mesures (qu'ils ont négligé de prendre par le passé), propres à favoriser le développement des organisations grecques des cheminots, des dockers et des

marins et à augmenter les chances de succès dans la lutte qu'elles ont à livrer.

Vers la fin de mai, nous apprenions par un communiqué dans la presse quotidienne, laconique autant qu'incomplet, qu'une grève de marins avait éclaté en Grèce et que les dockers et les cheminots s'étaient déclarés prêts à faire acte de solidarité.

Afin de renseigner les camarades des autres pays, nous avons fait paraître dans nos Communications de Presse une notice à ce sujet contenant un bref aperçu de la situation générale dans le monde ouvrier de Grèce. Le même jour, le 30 mai, nous avons prié la Fédération des Cheminots grecs de nous renseigner d'une façon plus complète.

Cette Fédération est la seule organisation grecque dont nous sachions l'adresse et nos relations, d'ailleurs fort peu suivies, avec cette organisation non-affiliée ne sont que de date assez récente.

On ne peut, cependant, ignorer en Grèce l'existence de l'I. T. F. En 1920, notamment, la Fédération des Ouvriers des Transports de ce pays s'affilia à notre Internationale mais, après avoir payé une fois sa cotisation, elle nous laisse sans nouvelles, malgré toutes les lettres que nous lui adressâmes.

Donc, après que nous eûmes demandé le 30 mai des renseignements à la Fédération des Cheminots, nous reçûmes le 31 un télégramme signé : « pour la Confédération Générale des Travailleurs. » Cette dépêche qui ne portait aucune adresse de l'expéditeur, demandait notre appui par une action de solidarité, « grève générale des gens de mer et des dockers étant déclarée ». Au reste, elle ne contenait aucune indication au sujet de la grève, ses causes et son importance.

Nous avons répondu immédiatement que « généralement et conformément aux Statuts, l'I. T. F. accorde des secours uniquement après consultation et *exceptionnellement à des organisations non-affiliées, que nous étions disposés, cependant, à aider éventuellement*, à condition de disposer des données indispensables sur l'action nous permettant de nous former une opinion et de renseigner les organisations adhérentes qui auraient à participer à l'action de solidarité. Nous avons demandé, dans la même dépêche, si la communication, parue dans les journaux du 31 mai et annonçant la fin de la grève, était fondée.

Par lettre, nous avons confirmé expressément le contenu du télégramme ; les camarades grecs savaient donc fort bien que nous étions disposés à les aider, mais qu'il fallait d'abord qu'ils remplissent la plus élémentaire des conditions : nous fournir *quelques* renseignements.

Le 2 juin nous apporta la réponse sous la forme d'un second télégramme qui fournissait l'unique renseignement que la grève durait depuis 7 jours et qu'il s'agissait d'obtenir une augmentation de 30% et la reconnaissance officielle de l'Organisation des Gens de Mer. Devant cet état de choses, nous ne nous sommes pas cru autorisés à adresser un appel aux organisations affiliées.

Certes, nous aurions pu nous permettre gratuitement un beau geste et lancer une circulaire retentissante, mais nous étions sûrs d'avance de n'obtenir aucun résultat. C'eût été là une comédie indigne de nous, un leurre de nous-mêmes, aussi bien que des autres qui n'aurait pu que léser les intérêts de la classe ouvrière.

Etant donné que, dans la plupart des pays, on ne savait rien de l'action en question — la presse l'avait, pour ainsi dire, passée sous silence — il était impossible qu'un simple appel eût des résultats.

L'I. T. F. désire s'acquitter *avec sérieux* de sa tâche. « Si », écrivons-nous aux camarades grecs, « dans une période de malaise et de chômage, l'I. T. F. exhorte les organisations adhérentes à donner des preuves pratiques de solidarité, il faut qu'elle puisse leur démontrer qu'il est du devoir de toutes, de courir tous les risques pour soutenir les camarades étrangers. »

Dans le cas qui nous occupe, nous ne pouvions donner aucune indication utile, circonstance dont la responsabilité repose, en tout premier lieu, auprès des grévistes grecs et qui aurait singulièrement entravé toute action de secours, sans parler encore du fait qu'ils n'étaient pas affiliés.

Dans notre seconde lettre, du 3 juin, nous avons insisté une fois de plus pour qu'on nous fournisse des renseignements, en faisant ressortir encore qu'à l'égard des stipulations statutaires, relatives aux secours aux organisations non-affiliées, nous nous laisserions guider par le principe qui prescrit que « dans une situation critique, lorsque des intérêts vitaux sont en jeu, il ne faut pas qu'une observance trop rigoureuse de stipulations statutaires puisse préjudicier l'issue de la lutte ».

Les camarades grecs laissèrent cette lettre sans réponse.

Le 17 juin nous reçûmes de la Fédération des Cheminots grecs un aperçu sur le développement de la grève, suivi le plus tard de renseignements complémentaires.

Nous complétons le présent exposé en rappelant que l'Humanité du 3 juin publia une note de 6 lignes (ce sont, pour autant que nous sachions, les seules que cette feuille ait consacré à la grève) qui représente sous un jour absolument faux le point de vue où l'I. T. F. (indiquée sous le nom de l'Internationale d'Amsterdam) s'est placée dans cette question.

Nous avons, mais en vain, tâché d'obtenir de l'Humanité qu'elle fit une rectification.

Nous espérons que nos camarades grecs réfléchiront sérieusement à ce qui s'est passé et qu'ils sauront en tirer les conséquences.

La lutte de la classe ouvrière ne se terminera pas en un jour. C'est pourquoi nous exprimons le souhait que ces événements puissent faire sentir d'avantage la nécessité d'un rapprochement entre les organisations grecques des transports et l'I. T. F., afin qu'une consultation régulière devienne possible sur toutes les questions touchant les intérêts des travailleurs des transports et afin de pouvoir nous appuyer les uns les autres dans la lutte économique pour l'émancipation de la classe ouvrière.

Grèce.

La grève des gens de mer et la solidarité des cheminots.

La Fédération panhellénique des cheminots nous a communiqué ce qui suit :

Le 26 mai dernier, les gens de mer grecs sont entrés en grève. Avant d'avoir recours à cette mesure, ils avaient réclamé satisfaction sur les points suivants :

1) Reconnaissance de la Fédération des Gens de mer et enrôlement des équipages uniquement parmi les marins syndiqués.

2) Augmentations de 30 à 40 pour cent des soldes.

Il sera utile de faire remarquer à ce propos que les soldes des marins grecs étaient excessivement basses (un 1er mécanicien touchait par exemple 1200 drachmes, soit environ, 400 francs français par mois).

Le moral des grévistes était excellent ; le mot d'ordre de grève fut suivi avec une cohésion parfaite ; 12.000 hommes participèrent à la grève et la navigation maritime fut entièrement suspendue. Le Gouvernement adopta à l'égard du conflit une attitude de neutralité absolue, ce qui n'empêcha pas qu'il y eut quelques bagarres sanglantes.

Dès le premier jour de la grève, la Fédération des Cheminots a témoigné de sa sympathie avec les grévistes. Si elle ne se décida pas à déclarer, dès le début, une grève de sympathie, ce fut principalement à cause des conséquences funestes de la grève d'août 1923, conséquences dont l'organisation ne s'était pas encore entièrement remise. Lorsque, cependant, après 10 jours de grève le moral des grévistes commença à faiblir et que le gouvernement ne se décidait toujours pas à intervenir, la Fédération des Cheminots résolut de proclamer le 11 juin, sur le réseau du Péloponèse, une grève de solidarité de 24 heures. La grève réussit à merveille ; plus de 35000 cheminots déposèrent le travail ; aucun train ne circula et toutes les gares restèrent fermées. Le lendemain une grève semblable fut déclarée sur les réseaux de Thessalie et de l'Attique. Le mot d'ordre fut suivi par tous les cheminots

avec un enthousiasme indescriptible et le mouvement finit par décider le gouvernement à quitter son attitude de neutralité et à intervenir dans le conflit.

La grève des gens de mer a ensuite été levée, après avoir duré 18 jours, aux conditions ci-après :

1) tous les grévistes seront réintégrés ;

2) les revendications déposées, quant aux soldes, seront examinées avec bienveillance ;

3) la question de la reconnaissance de la Fédération des gens de mer sera examinée par le gouvernement dans un bref délai.

La grève des gens de mer peut être considérée, tant par son ampleur que par l'enthousiasme avec lequel elle fut menée, comme une des grèves les plus importantes qui se soient produites en Grèce. On a pu remarquer deux phases successives dans la lutte. La première s'étend sur les premiers dix jours de la grève ; les marins firent preuve pendant ce temps d'un enthousiasme et d'une cohésion remarquables. A partir du onzième jour l'enthousiasme tomba quelque peu et, au prix de gros sacrifices, les armateurs réussirent à monter quelques navires d'un équipage de fortune. C'est à ce moment que, grâce à l'intervention des cheminots, un renouveau d'ardeur se signala et qu'une entente put être obtenue aux conditions sus-énoncées.

Les conditions du travail des gens de mer russes.

Nous avons profité de l'escale d'un cargo russe au port d'Amsterdam pour tâcher de nous procurer quelques renseignements sûrs, concernant les conditions du travail des marins russes.

Le navire en question était un vapeur de 1200 tonneaux de jauge, appelé le « Delefaat ». L'équipage se composait de 21 hommes, à savoir : le capitaine, le second, les 1er et 2e lieutenants, les 1er, 2e et 3e mécaniciens, le maître d'équipage, le charpentier, 3 matelots, 2 matelots légers, 4 chauffeurs, un conducteur de petite chaudière, un cuisinier et une stewardess.

La durée du travail est de 8 heures pour le personnel du pont et de 6 heures pour celui de la machine. Les soldes sont les suivantes :

Capitaine	£ 16,05,— par mois.
Second	» 14,— » »
1er Lieutenant	» 11,15,— » »
2e Lieutenant	» 10,— » »
1er Mécanicien	» 14,15,— » »
2e Mécanicien	» 12,10,— » »
3e Mécanicien	» 10,15,— » »
Maître d'équipage	» 7,10,— » »
Charpentier	» 7,— » »
Matelot	» 6,— » »
Matelot léger	» 4,15,— » »
Chauffeur	» 8,05,— » »
Conducteur de petite chaudière	» 6,09,— » »
Cuisinier	» 7,10,— » »
Stewardess	» 4,— » »

Ajoutons à cela que l'équipage désigne un homme de confiance qui gagne £10. Sur le « Delefaat », l'homme de confiance était un des matelots légers, qui gagnait donc plus du double de la solde qu'il aurait eue sans cela.

Chaque membre de l'équipage, que ce soit le capitaine ou le plus jeune des matelots, reçoit en outre £4 par mois comme indemnité de nourriture. Ces sommes qui, pour le navire en cause, se montent à £84 par mois, sont versées dans un fonds commun, géré par une commission de trois. Sur le « Delefaat » cette commission se composait d'un des lieutenants, chargé de l'administration, d'un matelot qui fait fonction de commis aux vivres et d'un chauffeur. La commission s'occupe de la nourriture de l'équipage qui est la même pour tous.

En tant que nous avons pu en juger, une discipline sévère règne à bord. Hors du bord, cependant, hommes et officiers se traitaient d'égal à égal.

En considérant les soldes et les conditions de travail sus-indiquées, on constatera que les marins russes ne sont pas parmi les travailleurs les moins bien traités.

La grève des marins argentins.

La Fédération des Gens de mer argentins nous écrit ce qui suit au sujet de la récente grève :

Conformément à la décision du Comité Central de l'Union Syndicale argentine, une grève fut proclamée le 3 mai à 6 heures du matin sur tous les navires battant pavillon argentin.

La grève, ayant un caractère d'opposition à la nouvelle loi sur les retraites ne put compter sur l'appui des syndicats d'officiers dont les membres étaient, comme on sait, en faveur de ladite loi. Les grévistes eurent à combattre, dès le début, l'opposition des armateurs, de la Ligue patriotique et de l'Association du « travail », tous hostiles à la loi sur les retraites et ayant même eu l'intention d'entraver le commerce et de paralyser l'industrie d'empêcher qu'elle fut votée. Ils changèrent du tout au tout leur attitude espérant faire un mauvais coup à l'organisation des travailleurs de la mer.

Les syndicats d'officiers, ne se rendant peut-être pas compte de la portée de l'action entamée par la Fédération des Gens de mer, eurent la malencontreuse idée, de déclarer aux armateurs qu'ils étaient prêts à naviguer, à conditions d'avoir un équipage capable. Les armateurs croyant reconnaître le début de la scission qu'ils s'étaient toujours efforcés en vain de susciter, enrolèrent partout des hommes, qu'ils eussent ou non le certificat de marin et grâce à la connivence du Ministre de la Marine, vice-président de la Ligue patriotique d'Argentine, ces hommes furent bientôt embarqués. Ce fait suffit à ouvrir les yeux aux officiers qui se rendirent compte que les armateurs visaient uniquement à anéantir l'organisation des gens de mer ; c'est pourquoi ils décidèrent le 7 — trois jours après la déclaration susvisée — qu'ils ne navigueraient qu'avec des hommes syndiqués.

A la suite de ce rapprochement et ayant obtenu des modifications importantes à la loi sur les retraites, demandées dans une requête approuvée par une assemblée générale, les travailleurs décidèrent de reprendre le travail le 8 mai à 6 heures du matin ; décision qui fut approuvée par l'Union syndicale.

Entretiens, les réductions pour les contributions prévues par la loi seraient acceptées, à moins de décision contraire de la part du personnel navigant.

Les Compagnies de Navigation Nicolás Mihanowitch, Ltd., la Importadora y Exportadora de Patagonia, et A. M. Delfino et Cie. eurent l'idée d'ordonner aux capitaines des navires montés de personnel « libre » de navigateur avec ces équipages, avec la stipulation expresse qu'en cas de débarquement d'un de ces hommes, il serait remplacé par un autre homme non-syndiqué à désigner par les armateurs. Les navires, n'étant pas montés d'hommes fournis par l'Association du travail, recrutés au moyen d'annonces dans certains journaux, pouvaient garder leur équipage syndiqué. Les capitaines se révoltèrent contre le dit ordre, qui non seulement était en contradiction directe avec leur décision, mais encore violait les droits que leur octroyait la loi.

A la suite de cet incident, le conflit fut limité aux navires des entreprises susnommées, mais comme celles-ci eurent recours à des astuces pour éviter la seule solution possible, le Conseil Fédéral proclama une nouvelle grève le 13, faisant comprendre ainsi au patronat que ses chicanes ne lui serviraient à rien.

Le même jour, la Préfecture générale des Ports ordonna le débarquement de tous les briseurs de grève n'étant pas munis du certificat de marin et les capitaines congédièrent également ceux qui étaient munis de cet document. Une assemblée générale convoquée le même jour décida de reprendre le travail et de limiter la grève à la maison Delfino qui avait refusé de débarquer les jaunes se trouvant sur quatre de ses remorqueurs. Dans ce conflit qui existe toujours, il a été pris des mesures pour forcer la Compagnie à céder. Aucun remorqueur, monté de marins syndiqués n'est, en outre, autorisé à travailler de concert avec un des quatre remorqueurs en question.

On nous assure, dès à présent, que plusieurs navires allemands — qui jusqu'ici étaient remorqués par la maison Delfino — refuseront de se faire remorquer par les vapeurs mis à l'index par la Fédération, en reconnaissance de l'action de solidarité menée par la Fédération des Marins argentins, lors du conflit du « Cap Polonio ».

La victoire de la Fédération a été éclatante et exercera une influence salutaire sur tout le mouvement ouvrier, spécialement sur celui des marins, vu qu'il a contribué à rapprocher davantage les différentes organisations maritimes.

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

Rapport sur la Socialisation des Moyens de Transport

par MARCEL BIDEGARAY

présenté au Congrès Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
Hambourg, du 7 au 11 Août 1924

Introduction.

En application des décisions du Congrès international des Ouvriers du Transport, tenu à Vienne, en octobre 1922, le Conseil général de la I.T.F., dans sa session de janvier 1923, a confirmé le mandat qui m'avait été déjà donné de présenter au prochain congrès un rapport sur la socialisation des moyens de transport.

Afin de rassembler sur cette question une documentation aussi complète que possible, la I.T.F. a envoyé, au début de 1923, à toutes les organisations affiliées un questionnaire concernant la situation actuelle des entreprises de transport dans les différents pays. Malheureusement, les militants, absorbés par les multiples problèmes auxquels ils ont à faire face dans leurs groupements respectifs, n'ont pu répondre à la plupart des questions posées. Une mention particulière sur deux rapports très documentés que j'ai reçus, l'un de l'Organisation des cheminots Hollandais, l'autre de l'Organisation des cheminots allemands.

Les rapports reçus ayant un caractère de critique et de contre-projets en ce qui concerne le régime qui existe dans leur pays respectif, je n'ai pu, à mon grand regret, les joindre à mon rapport qui doit conserver son caractère strictement international. J'ai dû, par suite, utiliser des ouvrages, rapports et documents divers, afin de déterminer les grands principes sur lesquels il convient que les organisations ouvrières réalisent des accords pour poursuivre les transformations nécessaires.

La guerre a complètement bouleversé la structure de l'Europe. Des nations, comme l'Allemagne et l'Autriche, ont vu leur territoire sensiblement diminué. D'autres, comme la Pologne et la Tchécoslovaquie, ont recouvré des territoires anciens. Certaines nations se trouvent agrandies par le retour d'anciennes provinces, comme l'Alsace-Lorraine, le Schleswig, le Trentin et Trieste. La dislocation de l'empire des tsars a vu surgir de nouveaux Etats, comme la Lettonie, la Lithuanie, l'Esthonie et la Finlande. La Roumanie s'est étendue vers la Bessarabie et la Transylvanie, la Serbie vers la Croatie et la Slovénie. Ces changements territoriaux devaient avoir de profondes répercussions dans le régime des chemins de fer de l'Europe. Les modifications qui en résultent portent sur le nombre de kilomètres de voies exploitées, le nombre de véhicules à voyageurs et à marchandises, le nombre de locomotives et sur le détournement des courants de trafic, détournement qui exigera la construction de nombreuses lignes nouvelles et de nouveaux raccordements. D'autre part, pendant la guerre, les voies ferrées, ainsi que le matériel roulant, ont énormément souffert. Dans certains pays, des milliers de kilomètres de voies, des gares, ateliers, dépôts, ouvrages d'art, matériel de toute nature ont subi une destruction complète.

Si l'on examine les budgets des compagnies de transport, on constate que la majorité de ces budgets sont en déficit. Sans

doute, la guerre a exercé une influence directe sur cet état de choses, et l'augmentation des frais d'exploitation, des prix du charbon a été la cause principale des déficits. Pour remédier à cette situation, les administrations de chemins de fer n'ont trouvé d'autre solution que de relever les tarifs. Les augmentations sur les prix d'avant-guerre atteignent des pourcentages considérables sur les transports voyageurs et surtout sur les transports marchandises. D'après les statistiques officielles, elles sont en Grande-Bretagne de 75% (tarifs voyageurs) et 112% (tarifs marchandises); en France, 80% et 275%; en Belgique, 120% et 200%; au Danemark, 100% et 200%; en Autriche, 929% et 6.000%.

Les effets de la guerre ont eu également une lourde répercussion sur la navigation fluviale et maritime. Les ports et les canaux ont eu beaucoup à souffrir et un tonnage considérable a été détruit au cours de la guerre sous-marine. Les taux des frêts sont encore actuellement très supérieurs aux taux d'avant-guerre.

Naturellement, toutes ces augmentations de tarifs ont une influence énorme sur le coût de la vie et ce sont surtout les classes ouvrières qui en supportent les conséquences.

Devant un pareil bilan, les Etats ne pouvaient pas rester complètement indifférents. Plusieurs conférences internationales ont eu lieu sous les auspices de la Société des Nations, des statistiques ont été publiées, des rapports volumineux ont été établis qui démontrent l'intensité et la gravité du désastre; mais ces conférences n'ont encore rapporté aucun remède essentiel, sans doute parce que les réformes nécessaires se heurtent à la résistance des groupements capitalistes intéressés, ainsi qu'à un esprit d'égoïsme national, chaque pays s'efforçant de détourner à son profit la plus grande partie possible du trafic.

Et cependant, malgré la carence des pouvoirs publics, malgré l'inertie des organismes internationaux, malgré l'incertitude et l'insuffisance des programmes, le problème de la socialisation des grandes entreprises industrielles qui a donné lieu pendant si longtemps à des discussions purement théoriques, est entré, depuis la guerre, dans le domaine des réalisations concrètes et positives.

En Allemagne, en Autriche, une législation tendant à la socialisation de certaines industries a été élaborée. En Grande-Bretagne, des commissions mixtes, dont les résolutions ont été publiées, ont été amenées, sous la pression des organisations syndicales, à poser la question devant l'opinion publique. Les publications se sont multipliées. Il suffit de citer les principaux auteurs pour en souligner l'importance. Otto Bauer et K. Pick, en Autriche; Stroebel, de Goering et de Goldscheid, R. Wissel, en Allemagne; Pr. Varga, en Hongrie; F. Hodges, A. E. Davies, Sydney Webb, en Grande-Bretagne; Urbenskij et Pohl, en Tchécoslovaquie; Edgard Milhaud, en France. Outre les ouvrages de fond, il faut signaler les rapports des commissions parlementaires d'Allemagne et d'Autriche, du parti social-

démocrate de Hollande, du Conseil économique de la Confédération générale du Travail de France et toute la documentation concernant la révolution russe.

Les données de la socialisation des moyens de transport, si l'on ne tient compte que des principes, se trouvent dans la plupart de ces publications. En dehors de ces données qui présentent le plus souvent un caractère d'universalité, des solutions plus précises ont été présentées, mais celles-ci relèvent presque toujours des conditions particulières du pays où elles ont été envisagées.

C'est en m'inspirant de tous les travaux établis dans ce domaine, que je me suis efforcé de dégager les points essentiels qui paraissent susceptibles d'orienter les travailleurs vers une action commune, basée sur un programme commun et d'indiquer suivant quelles directives, il faut poursuivre la réorganisation des moyens de transport, réorganisation qui est à la base de la reconstruction économique de l'Europe et qui pourrait contribuer puissamment au rétablissement de la paix entre les peuples.

Janvier 1924.

Marcel Bidegaray.

Rapport sur la Socialisation des Moyens de Transport.

Etant donné les conditions désastreuses dans lesquelles se trouvaient les entreprises de transport au lendemain de la guerre, les organisations ouvrières ont cherché les moyens les plus propres à remédier à cet état de choses. L'accord s'est fait unanime pour réclamer une transformation des méthodes d'exploitation, non dans le but de remettre la gestion des entreprises de transport à l'Etat, mais pour que la population tout entière du pays intéressé participe à cette gestion au moyen des organisations syndicales. C'est dans ce sens que se sont prononcés les congrès de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (18/22 avril 1921, — Vienne, 2/6 octobre 1922). Dans quelques pays, des projets concrets ont été établis par les organisations ouvrières.

En Grande-Bretagne, deux projets ont été présentés en 1920, l'un par l'Association des employés de chemins de fer (Railway Clerk Association), un autre par la Ligue pour la nationalisation des chemins de fer (Railway Nationalisation Society). En France, un projet élaboré au début de 1920 par le Conseil économique du Travail de la Confédération générale du Travail, a été défendu au Parlement par le groupe socialiste. En Allemagne, un projet¹⁾ a été établi par l'Union des chemins de fer d'Allemagne en collaboration avec des experts techniques. Aux Etats-Unis, plusieurs projets ont été également publiés.

¹⁾ Ce projet a été publié dans le Mouvement syndical international de juillet-août 1922.

L'exploitation collective et la réaction capitaliste.

Dans les pays où l'Etat exploite lui-même les chemins de fer, les organisations ont dû faire d'abord une opposition vigoureuse contre les tentatives de retour à l'industrie privée. En Italie, le gouvernement fasciste, dès le début de 1923, a préparé des projets tendant à remettre les réseaux à des compagnies privées. En France, un projet a été déposé dans le même sens pour le réseau de l'Etat. En Suisse, une campagne a été engagée contre les chemins de fer fédéraux. On essaie de justifier ces projets en affirmant que le système de l'exploitation privée garantit l'Etat contre les pertes qui peuvent résulter pour lui d'une entreprise de transport. Cela serait vrai si l'Etat avait un contrôle, mais il arrive souvent que l'Etat a passé des conventions avec les sociétés concessionnaires et ces conventions l'obligent à payer des subventions souvent très considérables, surtout en ce qui concerne des lignes qui, au point de vue strictement économique, sont improductives.

D'autre part, l'expérience prouve que la prétendue supériorité de l'exploitation privée des chemins de fer ne présente pas, même au point de vue strictement financier, les avantages que certains lui attribuent. Les études comparatives publiées depuis une quinzaine d'années dans les Annales de la Régie directe sont, à cet égard, absolument concluantes. En 1905, le gouvernement italien a racheté, à quelques exceptions près, toutes les lignes qui avaient été jusqu'alors administrées par plusieurs compagnies privées et indépendantes. Lorsqu'on prétend à l'heure actuelle que l'administration d'Etat a été la

cause principale de la désorganisation dans laquelle se trouvent les chemins de fer italiens, il suffit de se reporter aux résultats favorables des exercices annuels de 1905 à 1913 pour prouver la fausseté de cette affirmation. Pendant cette période, les tarifs ont été diminués, le matériel augmenté et amélioré. Ces dépenses extraordinaires d'installations complémentaires étaient du reste nécessitées par les conditions déplorablement dans lesquelles les réseaux et le matériel avaient été cédés à l'Etat.

Il en est de même en ce qui concerne la Suisse et l'Allemagne. Les résultats des administrations des chemins de fer d'Etat de ces deux pays étaient, avant la guerre, très favorables. Non seulement les recettes équivalaient aux dépenses, mais le service fonctionnait à la satisfaction du public. On avait même introduit des réductions importantes dans les tarifs.

En Belgique, l'administration d'Etat a introduit des améliorations très considérables au point de vue de l'organisation du service, des intérêts du public et des conditions générales du travail des ouvriers et employés dans les chemins de fer. Le budget, en déficit pendant la guerre a pu être équilibré rapidement. Dès l'année 1921, le bilan d'exploitation se chiffrait par un bénéfice de plus de quatre millions. Pour 1922, le bénéfice s'est élevé à cent millions.

En Tchécoslovaquie, le réseau de chemins de fer est de 11.000 km, dont 7.000 sont exploités par l'Etat et 4.000 par les compagnies privées. Ce dernier réseau se divise en trois groupes, l'un est garanti par l'Etat, l'autre par les provinces, le troisième n'a aucune garantie (Slovaquie). Les tarifs des chemins de fer privés sont sensiblement plus élevés que ceux des chemins de fer de l'Etat. Leur bilan est déficitaire et l'excédent des dépenses atteint des sommes importantes.

Le Ministère des Transports fait un effort en vue du rachat de ces lignes privées. Malgré les sacrifices qu'il en coûtera à l'Etat (120 millions de Couronnes par an), cette opération aurait de grandes chances de réussite en raison de l'importance qu'elle présente au point de vue de l'économie nationale.

Bien que l'expérience tentée en Russie ait revêtu un caractère particulier en raison, d'une part, de la période troublée dans laquelle la nationalisation a été décrétée et de l'institution dans les services de direction, d'un contrôle politique qui a dû, par nécessité, être revisé à plusieurs reprises, bien que les informations publiées ne soient pas suffisamment complètes pour fournir des conclusions, il nous paraît intéressant d'exposer ici, à titre documentaire, les conditions d'exploitation qui ont été appliquées aux chemins de fer après la reprise des réseaux par l'Etat soviétique.

En Russie, tous les chemins de fer en exploitation ou en construction ont été nationalisés, en conséquence du décret du 20 juin 1918 du Conseil des Commissaires du Peuple, concernant la nationalisation des établissements industriels et commerciaux les plus importants. Un règlement a immédiatement organisé les nouvelles modalités d'administration des voies ferrées. Le Commissaire du peuple nommé par le Comité Central exécutif des soviets, assisté d'un collègue, était placé à la tête du Commissariat des voies et communications. Un Conseil supérieur était créé et chargé de la direction des travaux, des voies et communications et de l'orientation de la politique des

transports. Des organes consultatifs étaient également institués, tels que le Conseil technique. Le Conseil des lignes nouvelles, le Conseil d'Economie et des Finances, le Conseil des passeports, le Conseil des tarifs, pour l'étude des questions importantes des différentes branches.

Un nouveau décret, de septembre 1918, a supprimé la direction des anciens chemins de fer privés, devenus propriété de la République fédérative des Soviets. Une commission de liquidation a été créée sur chaque réseau, dans laquelle étaient représentés les soviets des députés ouvriers et paysans de la province ou de la ville dans laquelle se trouvait la direction des chemins de fer. La commission de liquidation avait pour but de réaliser les transferts effectifs des chemins de fer, de déterminer leur situation financière, de réviser les dépenses et de vérifier les comptes des anciennes directions.

Le 31 mai 1922, un décret important a été promulgué concernant la réorganisation des chemins de fer et tendant à transformer le contrôle politique exercé depuis 1918 en un contrôle technique et administratif. Les commissaires des chemins de fer qui avaient été engagés au début ont été remplacés par des Conseils de chemins de fer chargés d'administrer soit une ligne unique, soit un groupe de lignes. Les directions locales techniques des chemins de fer ont dû être réorganisées. Elles agissent comme organe exécutif technique des conseils. Ceux-ci sont chargés de la direction économique et commerciale des réseaux qui se trouvent sous leur contrôle, de la préparation des plans de reconstruction et des perfectionnements économiques, de la présentation de ces plans au commissariat des voies et communications, de la ratification des contrats collectifs conclus avec les employés et ouvriers des chemins de fer. Ils ont la liberté de contrôle sur les ressources financières et matérielles des chemins de fer qu'ils administrent. Ils établissent et réglementent les prix des billets et tarifs de transports. Ils constituent le corps représentatif accrédité auprès du commissariat des voies et communication et ne sont responsables de la conduite des affaires qu'envers lui seul. Toutes propriétés appartenant aux chemins de fer et entreprises qui s'y rattachent sont soumises à leur juridiction.

Le président et les membres des Conseils sont choisis parmi les personnes dont la compétence en matière de transport, d'agriculture et d'industrie a été reconnue. Le président est nommé par le Conseil du travail ou de la défense, sur présentation du commissariat des voies et communications. Les Conseils sont autorisés à engager et à renvoyer les employés, suivant les nécessités du moment et à fixer leurs traitements, indemnités journalières, récompenses et primes dans les limites de leurs budgets respectifs.

La nouvelle politique des chemins de fer, inaugurée en 1922, a constitué une tentative du gouvernement en vue de décentraliser l'administration, espérant que la transmission du pouvoir administratif aux localités stimulerait l'activité locale des chemins de fer. D'après l'Ekonomischeskaia Jizn, la remise des réseaux dans l'état d'avant-guerre nécessiterait encore un délai de deux à trois années.

L'expropriation des compagnies privées.

Les organisations doivent tout d'abord poursuivre sans relâche le transfert à la collectivité des réseaux actuellement exploités par des compagnies concessionnaires ou par des sociétés indépendantes. Un premier point à fixer : ce sont les conditions dans lesquelles cette expropriation devrait avoir lieu. Pendant longtemps, on a prétendu qu'elle ne devait signifier qu'une reprise de la collectivité sur les moyens de transport. Tout de suite se pose la question de savoir si cette reprise doit donner lieu ou non à indemnité. Pour des raisons, faciles à comprendre, la proposition d'expropriation sans indemnité a toujours soulevé les oppositions les plus vives, surtout dans les pays où les actions des compagnies de transport sont possédées par la petite et la moyenne bourgeoisie. Aussi les tendances les plus récentes semblent-elles nettement contraires à la reprise sans indemnité. Il n'y a pas d'accord non plus sur les

méthodes à suivre en ce qui concerne l'établissement du montant de l'indemnité de rachat à accorder aux propriétaires actuels, mais il n'est pas possible d'établir en théorie quels sont les systèmes les plus pratiques, car cela dépend des conditions particulières dans lesquelles se trouvent les différents pays et des conventions qui, autrefois, ont été passées entre l'Etat et les sociétés concessionnaires.

Si l'on admet le droit des propriétaires actuels à une indemnité, il reste à savoir par qui sera fourni le capital nécessaire pour payer cette indemnité. Aucun doute que ce ne soit l'Etat qui doit fournir ces sommes, mais en réalité, il ne s'agit que de la substitution d'un créancier à un autre. A l'heure actuelle, les porteurs d'obligations des chemins de fer, même si celles-ci sont garanties par l'Etat, sont les créanciers directs des sociétés concessionnaires. Lorsque les chemins de fer seront socialisés, les porteurs d'obligations deviendront les créanciers de l'Etat. On ne peut toutefois imaginer que cette dette puisse grever les budgets à perpétuité. Il faut donc envisager un système d'amortissement.

Ces questions d'ordre financier sont d'autant plus importantes qu'elles sont susceptibles de déterminer l'attitude que l'opinion publique prendra à l'égard du problème de la socialisation dans les pays qui n'ont pas encore fait leur révolution.

La socialisation et l'évolution des tendances.

Le retour des entreprises de transport à la nation constitue le premier élément de la socialisation.

Est-ce à dire que la gestion d'Etat soit à l'abri des critiques et qu'elle soit le terme de l'action entreprise pour la socialisation ?

C'est une conception qui fut longtemps soutenue par les organisations ouvrières elles-mêmes.

On affirmait, notamment, que les revendications concernant la situation morale et matérielle des ouvriers et des employés de chemins de fer seraient réalisées par la simple étatisation des moyens de transport. Toute action pratique était tournée vers l'obtention de ce but. Les vues du monde ouvrier ont changé à cet égard. En effet, l'expérience des dernières années dans les pays où le régime d'exploitation d'Etat a été introduit a causé souvent des déceptions chez ceux qui avaient mis toute leur confiance en ce système. Sans doute, l'administration d'Etat a apporté des avantages très considérables au personnel au point de vue des salaires, des garanties d'emploi et des retraites, mais en présence de la crise actuelle, les ouvriers se rendent compte du rôle qu'ils ont à remplir et ils réclament leur part de responsabilité dans l'organisation de la production. Ils ne bornent plus leurs revendications à la satisfaction de leurs intérêts immédiats, parce qu'ils savent que les conditions de vie de la classe ouvrière dépendent d'un relèvement économique que les Gouvernements ont été incapables de réaliser. Ils savent aussi que la puissance du capitalisme est singulièrement renforcée dans la plupart des pays par les institutions politiques et que l'action de l'Etat dans le domaine économique n'est pas complètement séparée de son action politique et administrative puisque, dans les entreprises qu'il exploite lui-même, il n'a pas rompu avec les traditions bureaucratiques.

Pour les ouvriers enfin, l'Etat est une force au service des intérêts de la classe possédante qui assiste aujourd'hui impuissant aux perturbations économiques résultant de la guerre, et qui s'est montré incapable d'organiser la production, de surmonter les difficultés financières, de stabiliser le coût de la vie.

Une seconde conception tendant à remettre la gestion aux ouvriers eux-mêmes était également préconisée.

Cette thèse ne fait qu'opposer l'intérêt corporatif à l'intérêt capitaliste. Il ne suffit pas, surtout dans le domaine économique, de prendre le pouvoir pour faire surgir spontanément un état social nouveau. Il faut que les transformations accomplies soient en mesure de répondre aux intérêts de la collectivité toute entière.

Les nouvelles formules.

A ces conceptions de moins en moins soutenues s'est substituée peu à peu l'idée d'une transformation réalisée au moyen d'une régie. Il y a lieu de distinguer plusieurs types de régies, notamment ces trois types fondamentaux : les régies à bénéfices ; les régies subventionnées ; les régies à finances indépendantes. Parmi les régies à bénéfices, une place à part doit être faite à celles qui tendent à la réalisation du bénéfice maximum, et qui ne sont, à proprement parler, rien d'autre qu'un mode particulier de perception de l'impôt ; ce sont les régies fiscales.

Les régies fiscales sont les régies d'autrefois. Elles peuvent, à un moment donné, constituer un expédient nécessaire. Elles ne sont pas autre chose.

Les régies subventionnées — tels certains services municipaux, certaines régies d'habitations à bon marché pour familles nombreuses, certaines régies de denrées à prix réduits — sont, elles aussi, des régies exceptionnelles. Les unes parce qu'elles grèvent le consommateur, et les autres parce qu'elles grèvent l'Etat, sont condamnées à ne pas franchir certaines limites assez étroites.

Les régies d'avenir, celles qui trouvent dans leur principe une puissance d'expansion pour ainsi dire illimitée et celles qui en fait dès aujourd'hui sont déjà de beaucoup les plus nombreuses, ce sont celles qui ne demandent rien au budget de l'Etat, mais qui, d'autre part, n'ont pas pour objet ou du moins pour objet principal de l'alimenter. Et l'on peut affirmer que dans ce dernier groupe, le type qui passe de plus en plus au premier plan, c'est la régie à finances indépendantes, entreprise économique de la collectivité, fonctionnant pour le compte de la collectivité, mais à côté et dehors de son administration générale, sans rien coûter à l'Etat et sans rien lui rapporter.

Tout effort vers la socialisation paraît aujourd'hui dominé par cette tendance nouvelle qui a notamment inspiré les conclusions du rapport sur la socialisation des mines établi en février 1919 au nom de la majorité de la Commission allemande de socialisation des mines.

La Commission de socialisation de l'Assemblée nationale d'Autriche a repris les mêmes principes. Dans son étude sur les moyens de réalisation du socialisme, véritable exposé des motifs à l'appui d'un programme d'action immédiate, le président de la Commission, Otto Bauer, écrivait :

« Qui donc administrera l'industrie socialisée ? Est-ce le Gouvernement ? Non pas ! Si le Gouvernement administrerait toutes les industries sans exception, il se rendrait trop puissant vis-à-vis du peuple et de la représentation nationale. Un tel accroissement de la puissance gouvernementale serait un danger pour la démocratie. Et, en même temps, le Gouvernement administrerait mal l'industrie socialisée : car personne n'administre les exploitations industrielles, plus mal que l'Etat. Aussi, nous autres socialistes n'avons-nous jamais réclamé l'étatisation, mais la socialisation de l'industrie. »

Mais qui donc alors dirigera l'industrie socialisée, si ce ne doit pas être le gouvernement ?

Aujourd'hui, la grande entreprise industrielle est gouvernée par un Conseil d'administration, élu par les actionnaires. A l'avenir, aussi, chaque branche d'industrie socialisée sera dirigée par un Conseil d'administration ; mais ce Conseil d'administration sera élu, non par les capitalistes, mais par les représentants des différents groupes sociaux aux besoins desquels la branche d'industrie socialisée doit satisfaire. Or, quels sont ceux qui ont intérêt dans la direction de la branche de l'industrie socialisée ? Ce sont : 1^o les ouvriers, employés et fonctionnaires qui y travaillent ; 2^o les consommateurs qui ont besoin de ces produits ; 3^o l'Etat, comme représentant de la collectivité nationale. Il s'en suit que le Conseil d'administration de chaque branche d'industrie socialisée sera composé à peu près de la manière suivante : un tiers de ses sièges sera attribué aux syndicats des ouvriers et aux organisations des employés occupés dans la branche d'industrie ; un second tiers sera formé par les représentants des consommateurs. Enfin, le dernier tiers sera formé des représentants de l'Etat : ils seront nommés en partie par le Ministre des finances, afin que les intérêts de l'Etat soient représentés, mais pour une autre partie,

ils seront élus par l'Assemblée nationale, afin que les intérêts généraux de l'économie publique soient aussi représentés. Les représentants des ouvriers et employés d'un côté, ceux des consommateurs de l'autre, ont à défendre des intérêts opposés, car les uns veulent de hauts salaires, les autres des prix bas. Les représentants de l'Etat seront médiateurs et arbitres entre les deux parties. »

Des objections ont cependant été faites contre ce système d'exploitation. Le fonctionnement des régies, dit-on, est bureaucratique. Leurs budgets, amalgamés ou budget de l'Etat, n'ont ni la clarté ni l'élasticité indispensables à la bonne marche d'entreprises industrielles. Leurs règles de comptabilité sont celles des services d'administration et ne conviennent pas à des services économiques. Elles traitent le consommateur comme un contribuable, un justiciable ou un administré et non comme un client. Elles ne savent pas défendre leur personnel contre les ingérences politiques.

Souvent, ces objections sont fondées. Mais elles valent, non pas contre le principe même de la gestion publique, mais contre certaines de ses modalités. Aussi, la seule conclusion qu'elles autorisent, c'est qu'il faut dégager ces régies de ces modalités vicieuses.

A mesure que le champ des entreprises de la collectivité s'étend, on saisit mieux ce qu'il y avait de monstrueux à verser, purement et simplement, les organismes économiques de l'Etat industriel nouveau dans le cadre rigide du vieil Etat gouvernemental, administratif, militaire, policier.

Le contrôle parlementaire doit réclamer plus de clarté dans les comptes des établissements industriels de l'Etat. On doit savoir exactement ce que coûte, ou ce que rapporte chacune des régies : et il n'est pour cela qu'un moyen : c'est de détacher l'intégralité de ses dépenses et l'intégralité de ses recettes du bloc des dépenses et du bloc des recettes de l'Etat, et d'en faire un compte à part dont seul le résultat net, bénéfice ou perte, figurera aux comptes généraux de l'Etat. C'est le principe de la spécialisation budgétaire des régies.

Il est un autre principe dont l'application devient de plus en plus générale : c'est le principe de la parité des charges. Il faut assujettir les régies à l'ensemble des obligations, quelles qu'elles soient, que la loi fait peser sur les entreprises privées similaires.

Jouissant d'une autonomie absolue, autonomie financière et administrative et constituée de manière à représenter tous les intérêts généraux, la régie des chemins de fer serait administrée par un Conseil central, composé de représentants des cheminots et des techniciens, de représentants des fédérations ouvrières des principales industries, de délégués des chambres syndicales d'industrie et des syndicats agricoles, de délégués des coopératives et de représentants des pouvoirs publics. Une délégation permanente de ce Conseil assumerait la responsabilité de la direction. La caractéristique de cette organisation c'est que dans la composition des divers organes, il n'y aurait que des représentants des intérêts collectifs, aucun des représentants privés. En cas de déficit d'exploitation, l'intérêt général devra dominer l'intérêt financier. Devant cette éventualité, il faut prévoir la possibilité de demander à l'Etat les sommes nécessaires pour équilibrer le budget. Mais, même dans ces cas là, les chemins de fer doivent conserver leur autonomie, car s'il y a une participation financière de la collectivité, elle sera récupérée par une augmentation de bien-être résultant d'un développement économique plus intense.

Ces formules sont également applicables à la gestion de la flotte commerciale qui serait confiée à une régie absolument autonome au point de vue budgétaire. Le Conseil central serait composé de représentants du personnel navigant (officiers et marins), de représentants techniques des pouvoirs techniques, de représentants des organisations d'usagers (expéditeurs et réceptionnaires) et de délégués des coopératives représentant les consommateurs. Au Conseil central, seraient adjoints les organismes régionaux dans les ports, constitués de façon à assurer la participation du personnel à la gestion et au contrôle à tous les échelons.

La socialisation et la coordination des transports.

Le problème des chemins de fer ne peut cependant être envisagé en dehors du problème plus vaste des transports en général, et dans l'immense programme de réorganisation économique qui s'impose, il faut l'examiner dans ses rapports avec la voie d'eau.

Les voies navigables et les chemins de fer sont destinés, non à se supplanter, mais à se compléter et entre les uns et les autres s'effectue un partage naturel d'attributions. Aux chemins de fer va le trafic le moins encombrant, celui qui réclame la vitesse et qui supporte le mieux les frais de transport; aux voies navigables reviennent les marchandises lourdes et de peu de valeur qui ne sauraient se déplacer qu'à peu de frais, qui ne donnent aux chemins de fer qu'une rémunération illusoire et qui les encomrent plus qu'elles ne les alimentent.

Cette doctrine, l'Allemagne l'a résolument mise en pratique. Aussi, peut-on dire que l'Allemagne est un pays par excellence de communications par eau.

Ce qui mérite de fixer l'attention, c'est le développement parallèle des voies fluviales et des voies ferrées. On comprend en Allemagne que ces modes de transport doivent se prêter un mutuel appui. La coexistence de la batellerie et des chemins de fer opère à l'intérieur du pays un classement fort utile des marchandises. Elle permet d'éviter l'encombrement périodique à certaines époques de l'année des voies ferrées. On réserve celles-ci pour les marchandises chères et pour celles qui requièrent célérité. La voie navigable remplace les chemins de fer pour les matières premières lourdes et qui peuvent supporter de longs délais.

L'abaissement des prix de transport est la raison même des progrès des ports allemands, et est dû en grande partie au développement de la navigation intérieure. A Hambourg, les marchandises destinées à l'exportation arrivent en tonnage égal par voie de fer et par voie d'eau; les marchandises destinées à l'importation fournissent un tonnage trois fois plus fort aux chalands qu'aux wagons.

En Belgique, même constatation. Les progrès de la navigation intérieure, l'excellente organisation du transport par voies ferrées, les combinaisons de tarifs de terre et de mer ont admirablement servi les intérêts de ce pays. Aussi, la Belgique est-elle traversée par un courant commercial d'une grande intensité. L'ensemble des voies de communication de la Belgique forme le réseau le plus serré qui soit au monde.

Toute autre est la situation dans les pays où le service national des chemins de fer est exploité par des compagnies capitalistes. Celles-ci voient dans la navigation leur concurrente, leur ennemie-née et luttent contre elle par tous les moyens.

Les compagnies de chemins de fer font un travail tenace pour empêcher la construction de canaux ou l'aménagement des fleuves et des rivières, une résistance obstinée à la coopération avec la voie d'eau, une politique de tarifs majorés pour décourager les transports mixtes. Cette lutte est d'autant plus âpre que les compagnies de chemins de fer détiennent une puissance sociale considérable et qu'il dépend d'elles d'empêcher le vote des lois dont elles ne veulent point ou d'éluder pratiquement leur application, puisqu'elles sont maîtresses de la presse : et cela implique tout le reste.

La socialisation des entreprises de transport doit supprimer cette lutte. Elle doit permettre d'harmoniser l'utilisation des lignes de chemins de fer, des canaux et des routes, d'assurer la liaison entre les ports et les centres d'utilisation des matières premières et entre les centres de transformation des objets fabriqués et ces mêmes ports, de faire communiquer entre elles les régions exploitées par des réseaux différents, de développer l'électrification des lignes partout où cela est possible, d'aménager enfin, par la construction de grandes lignes transversales, les voies ferrées et les ports en vue du transit entre l'Amérique et les pays de l'Europe centrale.

Mais pour que ces résultats soient pleinement atteints, quatre conditions essentielles doivent être réalisées : il faut

que les voies d'eau prennent toute l'extension commandée par les besoins; il faut que, dans toute la mesure du possible, les grandes artères du trafic aquatique soient reliées les unes aux autres et forment un réseau, un véritable réseau, au sens propre du mot; il faut, en troisième lieu que le réseau ferré et le réseau navigable soient reliés l'un à l'autre par les aménagements les plus favorables; il faut enfin que cette soudure physique se double d'une soudure économique par des combinaisons de tarifs, facilitant le plus possible le passage de l'un à l'autre.

Le contrôle ouvrier.

Pour réaliser ces réformes, la participation des organisations syndicales à l'administration des entreprises doit devenir effective dans tous les pays.

Dans ces dernières années, l'idée du contrôle ouvrier a fait des progrès considérables, mais dans le sens d'une participation du personnel, le plus souvent limitée aux questions professionnelles. Dans certains pays, on a admis que le personnel fût représenté dans des commissions paritaires chargées de régler les différends qui surgissent en matière de fixation du salaire, d'indemnités, etc. Certains organismes paritaires, dont la composition tient compte des différentes catégories d'intérêt, ont le pouvoir de discuter les questions se rapportant à la marche générale du service, quelquefois même les détails administratifs ou techniques de la gestion.

En Allemagne, l'ordonnance du 23 décembre 1918 a introduit le principe du contrôle ouvrier. La loi du 4 février 1920 sur les Conseils d'entreprises et l'ordonnance du 14 avril 1920 ont fixé d'une façon plus précise les dispositions de l'ordonnance sus-mentionnée. Les Conseils d'entreprise ont été institués, par voie de décrets, sur la totalité des réseaux exploités par l'Etat après accord avec les organisations syndicales. Dans chaque service ou atelier comptant au moins 20 ouvriers est institué un conseil de trois à 20 membres élus. Les attributions des conseils se rapportent soit aux affaires de gestion, d'économie et de direction, soit aux questions de travail. Les Conseils sont en rapports, avec les représentants de l'administration.

Outre les Conseils locaux qui sont chargés des affaires de leur circonscription, il a été formé des Conseils supérieurs par région qui représentent les ouvriers de la circonscription de direction dans les affaires importantes, outrepassant les compétences des conseils d'entreprises.

La première élection des Conseils d'entreprises a eu lieu au début de 1920.

Indépendamment des Conseils, des Comités d'arbitrage particuliers ont été institués. Un projet de loi relatif à la représentation des fonctionnaires, applicable aux employés des services centraux, a été élaboré et mis en discussion dans les organisations syndicales. Ce projet prévoit la constitution de Comités locaux et de Comités centraux.

Des Conseils d'entreprise ont été également institués par la loi au Luxembourg (arrêté du 8 octobre 1920), en Norvège (loi du 23 juillet 1920), en Tchécoslovaquie (loi du 23 février 1920 sur les mines).

En Autriche, le règlement d'application concernant le personnel des chemins de fer, promulgué par le Ministère des communications, en vertu de l'article 2 de la loi du 15 mai 1919, établit que toutes les questions concernant le personnel en général ou certaines de ces catégories et en outre toutes les affaires de service et de salaire ne seront réglées qu'après entente mutuelle entre les fonctionnaires supérieurs et les délégués du personnel. La représentation du personnel prévoit trois catégories : ouvriers, fonctionnaires, fonctionnaires subalternes. Une commission centrale du personnel est instituée au Ministère des Transports; au sein de cette commission siègent les représentants des catégories ci-dessus. Cette commission centrale doit examiner tous les règlements et toutes les

ordonnances de portée générale touchant le personnel. La même commission peut être saisie d'affaires litigieuses. Depuis trois ans, un grand nombre d'affaires intéressant le personnel ont été soumises à son avis.

En France, la loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer a créé un Conseil supérieur des chemins de fer composé de 18 membres du Comité de direction, de 30 représentants des intérêts généraux de la nation et de 12 représentants du personnel (deux par réseau).

Ce Conseil supérieur, destiné à assurer la coordination des différentes exploitations, a une compétence consultative en matière technique, commerciale, administrative et financière. Rentrent notamment dans le cadre de ses délibérations, les concessions de lignes nouvelles, la modification et la constitution des réseaux, du régime financier des réseaux, les réseaux entre eux, avec les ports et les voies d'eau, l'acquisition du matériel roulant, l'uniformisation des types de matériel, les règlements d'exploitation et de signalisation, la révision des tarifs, les emprunts, ainsi que les questions relatives au statut du personnel, aux règles de travail et de rémunération et aux pensions de retraite.

Le principe de la participation du personnel à la gestion des réseaux est donc aujourd'hui un fait reconnu par la loi et réalisé dans les faits. La présence des délégués du personnel au Conseil supérieur des chemins de fer leur a permis, conformément au mandat de leurs organisations syndicales, de faire au cours des derniers mois une vigoureuse opposition contre l'élévation des tarifs.

La représentation du personnel au sein du Conseil supérieur est complétée sur chaque réseau par des délégations, élues en tenant compte des catégories d'agents et des services.

Enfin, en cas de contestations d'ordre collectif s'élevant entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives au statut, aux règles de travail, aux salaires et aux retraites, la loi du 29 octobre 1921 a prévu l'institution d'un tribunal arbitral constitué de deux représentants des réseaux, de deux représentants du personnel et d'un cinquième arbitre choisi en dehors du Conseil supérieur.

En Grande-Bretagne, à la fin de 1919, les organismes suivants furent institués sous la pression des organisations syndicales : un Comité paritaire composé de représentants ouvriers et patronaux (National wages Board), un Comité central des salaires (Central wages Board) comprenant des administrateurs, des ouvriers et des représentants des consommateurs et un Comité consultatif auprès du Ministère des Transports composé de 12 administrateurs et 4 ouvriers.

A ce moment, les organisations anglaises menaient une campagne active dans leur pays en faveur de la socialisation des réseaux et les représentants ouvriers s'efforçaient de faire prévaloir cette revendication dans les Comités ci-dessus et au sein du Parlement.

Inspiré du projet qui venait d'être élaboré pour les mines, le projet gouvernemental qui suivit ces délibérations obligeait les compagnies à se fondre dans un nombre restreint de grands groupes. Chaque groupe était dirigé par un Conseil d'administration où siégeaient des représentants ouvriers.

En mars 1921, un contre-projet fut déposé par le Labour Party tendant au rachat de tous les chemins de fer, à la création d'une direction unique comprenant des représentants des organisations syndicales.

Les longs débats qui ont eu lieu pendant toute cette période se terminèrent par le vote d'un accord signé entre les représentants des compagnies de chemins de fer et les représentants des syndicats et par le vote du projet gouvernemental prévoyant l'amalgamation et l'unification des réseaux. La loi du 19 août 1921, qui a fixé la nouvelle réglementation des chemins de fer anglais a maintenu les deux grands Comités « Central wages Board » et « National wages Board » créés en 1919. En outre étaient institués des Conseils locaux, des Conseils régionaux et des Conseils de réseaux suivant le système des « Whitley Councils ».

Le Conseil central des salaires comprend huit représentants des compagnies et huit représentants du personnel, nommés par les trois grandes organisations des chemins de fer.

Le Conseil national des salaires comprend six représentants des compagnies, six représentants du personnel, quatre représentants des usagers désignés comme suit :

- 1 représentant de la Commission parlementaire du Congrès des syndicats ;
- 1 représentant de l'Union coopérative ;
- 1 représentant de l'Association des Chambres de commerce ;
- 1 représentant de la Fédération des industries.

L'action entreprise pour la socialisation a donc abouti à une réorganisation des réseaux dans le sens de l'unification et à l'institution du contrôle ouvrier dans toutes les questions intéressant directement les questions de travail.

Ce sont là des résultats importants qu'il faut développer progressivement, car une transformation lente, mais continue, peut être la garantie la plus sûre que les réformes acquises seront durables. Les applications déjà faites en matière de contrôle ouvrier doivent en tous cas être considérées comme le point de départ de conquêtes ultérieures.

Conclusions.

L'expropriation capitaliste pacifique ou révolutionnaire, avec ou sans indemnité, suivant les possibilités marquera donc le point de départ du régime économique de demain.

Aux méthodes d'étatisme et de routine devront se substituer de nouvelles formules de progrès, qui permettront d'associer et d'équilibrer les forces de travail et de consommation pour assurer la production dans les meilleures conditions pour les producteurs, au meilleur marché pour les consommateurs, au plus grand bénéfice de l'intérêt général. La responsabilité incombera aux techniciens, le travail aura sa part de gestion. L'unité d'exploitation, la standardisation du matériel, l'unification du régime du personnel, seront poursuivies sous le contrôle des organisations ouvrières qui pourront, en outre, discuter à égalité de puissance pour déterminer les conditions du travail.

Les règlements établis avec le concours des syndicats pourront peut-être alors être observés. Il ne sera plus possible de disposer arbitrairement de la situation des travailleurs qui

auront la faculté de se défendre par l'institution de conseils d'enquête, de conseils de discipline, de conseils de réformes, etc. Non seulement les hommes compétents, les techniciens, les professionnels, apporteront leur concours pour l'adoption des divers appareils, mais encore par l'institution de délégués ouvriers à la sécurité, ils en surveilleront le fonctionnement et noteront les modifications que l'expérience peut suggérer. Cette organisation nouvelle, résultat de la collaboration de toutes les compétences et de toutes les forces de la production, engendra un maximum de rendement avec un minimum d'effort pour aboutir à un prix de revient moins élevé.

Bien entendu, une pareille transformation ne saurait être réalisée d'une manière uniforme et suivant un système exclusif dans tous les pays. Elle résultera plutôt de la combinaison de toutes les mesures, de tous les efforts, de toutes les initiatives. Mais un point de vue commun sur les principes généraux et les modalités essentielles doit rendre désormais l'action nationale et internationale des ouvriers du transport plus vigoureuse et plus effective.

Pays ¹⁾	Etat Comparatif des Réseaux de Chemins de Fer en exploitation en 1912 et 1920												Automobiles ²⁾	
	Longueur des lignes en exploitation				Locomotives		Voitures à voyageurs et fourgons		Wagons-marchandises et fourgons		Wagons-postes		1914	1922
	A voie large		A voie étroite		1912	1920	1912	1920	1912	1920	1912	1920		
1912	1920	1912	1920	1912	1920	1912	1920	1912	1920	1912	1920	1914	1922	
Allemagne	62.734	58.041	3.217	1.983	29.170	30.000	82.600	60.000	671.000	546.800	—	—	57.300	126.902
Autriche	22.880	6.236	1.457	785	8.400	2.900	16.430	5.375	166.000	11.409	5.000	—	5.000	17.000
Belgique	6 580	6.918	4.720	4.134	4.534	5.425	10.896	8.979	96.921	108.099	—	—	10.000	45.388
Bolivie	—	2.239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400
Brésil	—	1.638	—	26.289	—	—	—	—	—	—	—	—	5.000	27.500
Bulgarie	1.931	2.203	—	346	196	240	164	159	4.486	3.131	1.378	1.513	—	670
Canada	30.795	38.896	—	—	5.447	5.879	4.624	4.997	204.190	217.258	—	—	46.000	487.099
Chili	—	9.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.500	8.000
Chine	—	10.918	—	—	629	653	1.280	1.231	234.070	243.065	—	—	1.800	7.481
Danemark	2.198	2.206	—	—	629	651	1.606	1.732	9.664	10.812	444	513	8.000	20.100
Egypte	—	3.181	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Espagne	10.972	10.972	—	4.702	—	—	—	—	—	—	—	—	8.000	55.000
Estonie	—	651	—	340	—	209	—	—	—	6.567	—	—	—	370
Etats-Unis d'Amérique	—	82.397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.000.000	12.364.377
Finlande	—	3.984	—	—	—	549	—	956	—	13.233	—	—	—	1.725
France, Algérie, Tunisie	44.500	46.713	25.700	26.000	13.754	18.314	48.082	46.907	364.454	473.365	—	—	—	308.253
Grande-Bretagne et Irlande	—	36.727	—	—	—	26.637 ³⁾	—	76.614	—	816.837	—	—	245.000	554.443
Grèce	1.061	2.125	1.746	1.246	135	142	413	409	1.397	1.609	—	—	1.500	3.450
Guatemala	—	1.030	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	550
Haiti	—	252	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450
Hongrie	19.642	11.106	—	192	3.900	1.700	8.070	2.246	84.000	17.070	3.500	—	—	3.200
Empire des Indes	34.636	36.735	—	—	8.019	8.982	22.381	24.704	170.444	194.636	—	—	7.000	54.415
Italie	13.640	16.118	—	4.700	5.305	5.734	—	—	116.789	146.650	—	—	12.000	65.000
Japon	6.568	8.213	—	—	2.500	3.120	6.440	7.250	42.614	51.065	—	—	2.000	8.801
Lettonie	—	1.875	—	972	—	280	—	392	—	6.020	—	—	—	—
Lithuanie	1.621	1.920	—	—	595	173	782	466	15.143	1.517	20	6	—	458
Luxembourg	507	507	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norvège	3.043	3.077	112	109	—	—	—	3.175	—	—	—	—	3.000	13.340
Uruguay	—	1.759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.700	13.500
Paraguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500
Pays-Bas, Indes Néerlandaises	5.905	6.003	2.300	2.390	1.326	1.460	4.508	4.992	25.543	32.090	—	—	3.000	10.750
Pérou	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.200	3.600
Pologne	—	15.829	—	2.582	—	4.405	—	9.444	—	82.904	—	—	—	13.000
Portugal et Colonies	3.889	3 894	—	1.344	—	—	—	—	—	—	—	—	2.000	9.600
Roumanie	3.789	11.678	352	1.272	1.072	1.072	1.497	1.487	23.736	23.736	153	153	1.600	6.198
Royaume Serbe-Croate-Slovène	1.144	7.955	454	1.000	365	308	—	—	—	—	—	—	—	2.200
Suède	9.600	9.635	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.000	29.478
Suisse	5.077	5.345	355	493	1.634	1.541	5.070	5.081	19.300	24.223	—	—	5.000	21.000
Tchéco-Slovaquie	—	13.594	—	—	3.572	2.974	7.347	—	—	47.172	—	—	—	9.350
Argentine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.000	90.000
Australie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.000	97.189

¹⁾ Les pays qui ne figurent pas dans ce tableau sont ceux pour lesquels il n'a pas été possible de recueillir des statistiques précises.

²⁾ Pour les Automobiles les chiffres relevés pour 1914 ne sont qu'approximatifs. Pour 1922 ils sont extraits des publications des divers Ministères des Finances. — Il n'a pas été possible de faire le dénombrement par catégories (transport voyageurs et transports commerciaux) Pour certains pays aucune statistique n'a été publiée. On compte qu'il y avait dans le monde entier 1.836.79 automobiles au 1er janvier 1914. — Au 1er janvier 1922 le nombre d'automobiles en circulation aurait atteint 14.728.615.—

³⁾ Dans ce chiffre sont comprises les automotrices électriques.