



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

L'I.T.F. et l'Extrême-Orient.

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

**AMSTERDAM-PAYS-BAS
61, VONDELSTRAAT
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
INTRANSFE-AMSTERDAM
TÉLÉPHONE 80186**

SOMMAIRE :

Communications du Bureau	15
Cheminots: Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer	15
La responsabilité des cheminots dans les accidents de chemins de fer	16
Les buts de la rationalisation	16
Ouvriers du transport: La sécurité du travail des chauffeurs professionnels	18
A tous échos	20
Le prochain Congrès de l'Internationale patronale de tramways, chemins de fer d'intérêt local et transports publics automobiles	21
Collaboration entre l'Etat et une municipalité	21
Un nouveau type de voitures aux tramways de Londres	21
Le 25ème anniversaire du Syndicat des dockers belges	22
Le projet international de convention pour la protection des ouvriers des ports et docks	22
Marins: La lutte contre le système des Serangs	23
La XIIIème session de la Conférence internationale du Travail (IV)	24
Espéranto	24

Le Congrès de l'I.T.F., tenu à Stockholm en juillet 1928, adopta à la presque unanimité des voix une résolution qui, tout en exprimant son appréciation au sujet de l'activité passée de notre Internationale et des résultats obtenus par elle, soulignait que le nombre des organisations extra-européennes de cheminots, marins et autres ouvriers des transports adhérentes à l'I.T.F. est toujours de beaucoup inférieur au nombre de celles non encore adhérentes, et donnait en outre mission aux organes directeurs de l'I.T.F. de consacrer jusqu'au prochain congrès de l'I.T.F. en 1930, une attention spéciale à la propagande parmi les organisations des pays qui se trouvent encore en dehors du cadre international de l'I.T.F. et de préparer les mesures susceptibles de mettre l'Internationale à même de répondre toujours davantage, au point de vue organique aussi bien qu'économique, aux désirs et besoins des organisations des pays extra-européens.

Se basant sur cette résolution, le Conseil général de l'I.T.F. a approuvé à l'unanimité un projet qui donnerait aux organisations non européennes déjà adhérentes à l'I.T.F. la possibilité de se grouper plus étroitement dans le cadre de l'Internationale, selon un système de groupement par continent. Cette décision du Conseil général qui tient compte des aspirations de la grande majorité des travailleurs syndiqués des pays extra-européens, jointe à la propagande engagée par l'I.T.F., a eu comme résultat l'adhésion d'un nombre assez important d'organisations extra-européennes.

Il en est particulièrement ainsi pour les pays d'Extrême-Orient. Des adhésions d'un nombre minime de ces pays avaient été enregistrées, à savoir de trois organisations de l'Inde britannique et d'une organisation des Indes néerlandaises groupant en grande majorité des travailleurs blancs. Ces dernières années, le nombre des organisations adhérentes de ces pays a augmenté de quatre: l'Union des quartier-maîtres de Calcutta, l'Union des marins de Bombay, l'Union des cheminots du Nord de la Chine et l'organisation des cheminots indigènes des Indes néerlandaises. Il y a en outre toute raison de pouvoir compter sur une affiliation prochaine de l'organisation des marins japonais.

Ces nouvelles adhésions créent la base pour la constitution d'une succursale de l'I.T.F. en Extrême-Orient. Grâce à la bonne volonté d'un grand nombre d'organisations adhérentes, groupant environ 5/6 des effectifs totaux, qui se sont déclarées prêtes à verser pour les années 1930 et 1931 une cotisation supplémentaire, l'I.T.F. disposera des ressources voulues, non seulement pour outiller et établir solidement ce secrétariat, mais encore pour en étendre l'importance en secondant énergiquement l'activité des organisations déjà adhérentes et en menant une propagande active parmi celles qui ne le sont pas encore. De la sorte, l'I.T.F. aura fait un pas important sur la voie qui conduit au but qui est de créer, par un développement rapide et énergique, une Internationale véritable s'étendant sur le monde entier, ayant la puissance voulue pour améliorer les conditions de travail des ouvriers des transports de tous les pays et pour mener la lutte contre le régime capitaliste dans toutes ses manifestations et en faveur de la réalisation d'une communauté socialiste.

Communications du Bureau.

Nouvelles adhésions.

Ont présenté une demande d'adhésion : la Fédération des dockers et marins du Cuba, l'Union des cheminots du Nord de la Chine.

Le Congrès général de l'I. T. F. en 1930.

Ainsi qu'il a déjà été communiqué aux organisations adhérentes, le prochain congrès général de l'I.T.F. se réunira à Londres du 21 au 26 septembre prochain. Le camarade Stanley Hirst de l'Union britannique des transports fait fonction de secrétaire du comité de réception. Les propositions à inscrire à l'ordre du jour peuvent être présentées jusqu'au 15 mars dernier délai.

Conférence internationale de cheminots à Madrid.

Les organisations qui ne nous ont pas encore renseignés concernant la délégation qu'elles comptent envoyer à la conférence internationale de cheminots qui s'ouvrira à Madrid le 28 avril prochain, sont priées de le faire sans délai.

Les thèses du rapport qui sera présenté sur la question du chemin de fer et des transports automobiles, ont déjà été envoyées aux organisations. Celles relatives aux autres points de l'ordre du jour suivront le plus rapidement possible.

Effectifs au 1er janvier 1930.

Nous prions les organisations adhérentes qui ne nous ont pas encore fait part de l'importance de leurs effectifs au 1er janvier dernier, de bien vouloir le faire aussi rapidement que possible.

Cotisations pour 1929.

Les organisations ayant encore des arrérages en cotisations pour l'année écoulée sont priées de bien vouloir nous régler le montant en question aussi rapidement que possible.

Questionnaires concernant le personnel des cadres et des services administratifs des chemins de fer et la conduite des locomotives par un seul homme.

Un certain nombre d'organisations n'ont pas encore répondu aux questionnaires sus-mentionnés. Nous les prions de bien vouloir s'occuper promptement de nous envoyer leurs réponses, attendu que nous en avons besoin pour la publication de nos rapports.

Questionnaires envoyés aux organisations groupant des conducteurs d'automobiles.

Plusieurs organisations n'ont pas encore répondu à nos divers questionnaires relatifs aux questions intéressant les conducteurs d'automobiles. Nous insistons auprès d'elles pour qu'elles s'en occupent sans délai, vu que nous avons besoin de leurs réponses pour la publication des résultats de nos enquêtes.

Convention pour la protection des ouvriers des ports et docks.

Plusieurs organisations d'ouvriers des ports et docks n'ont pas encore répondu à notre lettre-circulaire relative aux mesures à prendre pour influencer les gouvernements en vue d'une ratification du projet de convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks. Nous nous permettons de leur rappeler cette lettre en les priant de nous répondre, pour autant qu'elles ne l'ont pas encore fait.

Cotisations reçues.

Pour 1928 :

Union des ouvriers des transports hongrois fl. 102.—

Pour 1929 :

Union des marins d'Esthonie " 18 —

Syndicat des agents des tramways de Lettonie " 14.—

Pour 1930 :

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux " 173.45

Union des cheminots allemands " 3780.—

Association des employés des chemins de fer anglais " 817.71

Union des cheminots autrichiens " 2000.—

Union des cheminots du Nord de Chine " 278.69

Congrès.

Union des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie, 20 et 21 avril à Aussig.

Fédération des ouvriers des transports de Finlande, 22 avril et jours suivants à Helsingfors.

Fédération suisse des cheminots, 28 et 29 juin à Berne.



Le personnel des cadres et des services administratifs aux chemins de fer.

I.

La classification et le statut du personnel.

Belgique.

Le personnel des chemins de fer est classé théoriquement en quatre groupes de grandeur différente : 1. fonctionnaires et employés; 2. agents de surveillance; 3. ouvriers commissionnés et 4. ouvriers non commissionnés.

Sont considérés comme fonctionnaires et employés les :

techniciens (à formation secondaire et universitaire),

employés de bureau de tous grades, chefs et sous-chefs de gares et de haltes, receveurs aux billets et aux marchandises,

officiers de police des gares, gardes-magasins,

conducteurs sur trains de voyageurs, chefs de trains de voyageurs, chefs du personnel des trains de voyageurs, contrôleurs des trains,

facteurs et chefs-facteurs.

Le groupe des agents de surveillance comprend les :

chefs d'ateliers, contremaitres, contremaitres adjoints, visiteurs de locomotive, mécaniciens-instructeurs (chefs mécaniciens),

agents réceptionnaires,

chefs de district,

chefs du personnel des trains de marchandises,

brigadiers-nettoyeurs,

brigadiers-électriciens et visiteurs-électriciens,

brigadiers d'usines à gaz.

La catégorie des ouvriers commissionnés comprend les :

messagers et huissiers,

mécaniciens,

surveillants de manœuvres.

Le 4ème groupe, celui des ouvriers non commissionnés, comprend *au service de l'exploitation*: le personnel du chargement et des manœuvres, y compris une partie des surveillants de manœuvres et les chefs de brigade, contrôleurs de gare, aiguilleurs et agents de cabines de manœuvres de toutes importances; *au service de l'entretien de la voie*: les cantonniers et chefs d'équipe, les gardes-voie, gardes-bloc et gardes-barrières, tous les ouvriers spécialistes et chefs-ouvriers, y compris les ajusteurs et chefs-ajusteurs de signaux; *au service des machines et*

des ateliers: les chauffeurs de locomotives, conducteurs de machines fixes, serre-freins, visiteurs et chefs-visiteurs de matériel, ouvriers des ateliers et des hangars et leurs chefs d'équipe, tous les ouvriers spécialistes de même que les chefs-ouvriers et aides-ouvriers, les conducteurs d'automobiles et électriciens.

Les agents féminins permanents ne sont employés qu'au service des barrières et des blocs, de même que dans le service des trains rapides. On n'établit aucune distinction entre les fonctionnaires, les employés et les agents de surveillance. Les ouvriers commissionnés ont un statut qui se rapproche beaucoup de celui des fonctionnaires; il ne s'en écarte que pour la réglementation du congé annuel. La position des ouvriers non commissionnés est par contre différente de celle des fonctionnaires, notamment en ce qui concerne la rétribution, les assurances sociales et le congé annuel. Le droit disciplinaire est le même pour tout le personnel.

La législation spéciale relative aux fonctionnaires a été limitée autant que possible. Toutes les administrations de l'Etat sont assujetties à la législation générale sociale et ouvrière. Avant la guerre, des dispositions d'exception existaient pour les agents de l'Etat en ce qui concerne la liberté de réunion et d'association; ces dispositions n'étaient toutefois pas incorporées dans la loi mais dans des circulaires ministérielles. Après la guerre, toutes ces mesures d'exception ont été supprimées.

Depuis 1926, les fonctionnaires des chemins de fer ne sont plus des fonctionnaires publics. La Société des chemins de fer de Belgique fut alors constituée par acte notarié comme une entreprise privée dont les actions ordinaires sont la propriété inaliénable de l'Etat. Sous garantie des droits acquis, tous les fonctionnaires des chemins de fer, repris par la nouvelle société, passèrent au régime du droit commun, de tout temps applicable aux ouvriers, et ils furent déliés de leur serment. Cette mesure fut accueillie avec indifférence par les fonctionnaires d'orientation syndicale neutre ou chrétienne; les fonctionnaires appartenant au syndicalisme socialisant l'accueillirent avec satisfaction.

La loi sur les chemins de fer prévoyait la création de commissions paritaires régionales pour les questions de personnel et d'une commission paritaire centrale dont les membres ouvriers seraient

désignés par les organisations du personnel reconnues. Conformément à la loi, la commission centrale doit créer un nouveau statut du personnel. Ce travail n'est pas encore terminé. Les questions d'importance particulière sont traitées dans des négociations entre les organisations du personnel et la direction de la société, soit directement, soit dans la Commission paritaire centrale.

Les employés, fonctionnaires et agents de surveillance sont classés dans une échelle de douze rangs hiérarchiques. Cette échelle remonte au début de l'exploitation des chemins de fer et n'a plus de valeur pratique. Les fonctionnaires d'un même rang ont parfois des traitements tout à fait différents. Les fonctions ne sont pas encore groupées dans une échelle générale de traitements et salaires. Dans le barème des traitements, chaque fonction est spécifiée séparément avec les taux valables pour elle. Il existe des différences notables de rétribution pour des fonctions qui comportent un travail à peu près identique. Il y a quelques années, un projet de classification a été élaboré. Il s'étend à l'ensemble du personnel, y compris les ouvriers, mais à l'exclusion des chefs des services régionaux et des fonctionnaires supérieurs, et prévoit 21 échelles de traitement.

D a n e m a r k.

L'ensemble du personnel des services de l'exploitation, de la traction et de la surveillance, à l'exception des apprentis et des agents nommés à l'essai, fait partie du cadre des fonctionnaires publics. Le personnel commissionné des ateliers et des établissements similaires est également assujéti à la loi sur les fonctionnaires, sauf en ce qui concerne les dispositions relatives aux traitements.

Les fonctionnaires dont le traitement annuel dépasse 4.800 couronnes sont nommés à vie par le roi. Les autres fonctionnaires sont nommés par le ministre, le directeur général ou le chef de service; leur emploi est résiliable. La loi sur les fonctionnaires règle jusque dans les détails le statut du personnel et les devoirs et droits de celui-ci. A cet égard, elle laisse bien peu à régler par la législation sociale générale ou par des décisions de la direction générale ou des ministres.

Les heures de travail aux chemins de fer ne sont pas fixées par la loi, mais par une ordonnance de la direction générale.

Ni les dispositions de la loi, ni les instructions de la direction en général, ne sont établies de façon unilatérale. La loi prévoit le droit d'association des fonctionnaires et la reconnaissance de leurs organisations et leur accorde le droit de proposer des modifications d'ordre non technique à la loi et aux prescriptions et règlements de service et de négocier à ce sujet avec les autorités compétentes. Les organisations ont le droit de se faire représenter aux pourparlers par des personnes qui ne se trouvent pas au service de l'Etat.

L'échelle des salaires classe l'ensemble du personnel, du directeur général au garde-barrière, en 18 classes de traitement.

A l l e m a g n e.

Le personnel des régies fédérales allemandes est classé en deux grandes catégories : les fonctionnaires et les ouvriers.

Aux chemins de fer sont considérés comme fonctionnaires les agents occupés aux services suivants : *manceuvres* : (brigadiers de manœuvres, chefs de manœuvres); *signaux et aiguilles* (aiguilleurs, agents des cabines); *mouvement et bureaux des gares* (commis et dirigeants de bureaux de tous grades); *surveillance du chargement* (facteurs et chefs facteurs) *contrôle des billets* (contrôleurs de gares) *trains* : (conducteurs d'automotrices, conducteurs, chefs de trains); *visite des trains* : (visiteurs, chefs-visiteurs); *service des machines* : (conducteurs de machines fixes, conducteurs d'automobiles, mécaniciens sur automotrices, chauffeurs de locomotives, mécaniciens); *direction technique et surveillance d'usines à gaz, centrales électriques, ateliers et dépôts*; (contremaîtres de tous grades, rédacteurs techniques et non techniques, inspecteurs techniques et non techniques); *surveillance de la voie* (gardes-barrières, gardes-voie); *contrôle et inspection de l'entretien et de la surveillance de la voie* (chefs d'équipe, surveillants de travaux, surveillants des conduites électriques de tous grades, contremaîtres du télégraphe de tous grades, mécaniciens à la signalisation, chefs de district, chefs de section).

Font partie de la catégorie des ouvriers : les ouvriers spécialistes et les manœuvres des ateliers et des ateliers d'entretien courant (nettoyeurs de locomotives, chargeurs de charbon et de scories, allumeurs, nettoyeurs de chaudières), les ouvriers de l'entretien de la voie et des conduites télégraphiques, des hangars de marchandises, magasins de matériel et du service du nettoyage des voitures.

Le groupe des ouvriers contient en outre des agents dont les fonctions sont les mêmes que celles de certains fonctionnaires, tels que les conducteurs d'automobiles, aides aux écritures, brigadiers de manœuvres, conducteurs de grues. En outre beaucoup d'ouvriers sont employés de manière plus ou moins permanente dans un service de fonctionnaire, tels que : les garçons de bureaux, gardes-voie, conducteurs, contrôleurs de gare, chefs d'équipe de la voie, brigadiers de manœuvres, aiguilleurs, conducteurs de machine fixe, commis auxiliaires, chauffeurs de locomotive, mécaniciens de réserve, visiteurs de matériel, mécaniciens à la signalisation, contremaîtres.

En principe, les ouvriers sont assujétiés à la législation générale sociale et du travail. Les questions réglées pour eux par la législation générale, sont réglées pour les fonctionnaires, soit au

moyen d'une législation spéciale, soit au moyen de décisions des autorités. Tandis que, par exemple, les ouvriers traitent individuellement ou collectivement avec les employeurs (les autorités) et signent des contrats collectifs réglant les salaires, la rétribution des fonctionnaires est prévue dans la loi des finances. Tandis que les heures de travail des ouvriers sont réglées par la loi sur la durée du travail, les heures de travail des fonctionnaires sont fixées par des instructions des autorités (ministères) qui peuvent s'écarter sensiblement des dispositions de la loi sur la durée du travail.

La transformation des chemins de fer de l'Etat allemand en *Deutsche Reichsbahngesellschaft* ne comporte pas beaucoup de changements pour les ouvriers à cet égard. Elle a apporté par contre des changements très importants pour les fonctionnaires. De fonctionnaires publics « directs », ils sont devenus des fonctionnaires « indirects ». La législation applicable aux fonctionnaires publics est remplacée pour eux par la loi sur le personnel des chemins de fer et par le statut du personnel. La loi sur le personnel règle en principe un certain nombre de questions, telles que : le passage du service du Reich au service de la Société, la nationalité des fonctionnaires, les devoirs et le secret professionnel, l'exercice d'une profession secondaire, le régime disciplinaire, la responsabilité pour les déficits de caisse, les assurances sociales, mais elle laisse au statut du personnel le soin de régler les détails. Ce statut est édicté par la Société; il ne s'agit donc pas d'une loi, bien que la loi en prescrive la promulgation. Attendu que les fonctionnaires ou les organisations de fonctionnaires n'entrent pas en pourparlers et ne concluent pas de contrats individuels ou collectifs avec l'employeur (les autorités publiques), mais se soumettent en tant que serviteurs de l'Etat, aux décisions du Parlement et des autorités, le statut du personnel a le caractère unilatéral d'un règlement imposé par la Société et ne peut pas être considéré comme une convention. C'est ainsi que la Société des chemins de fer dispose, à l'égard de ses fonctionnaires, des mêmes attributions que le Parlement et les autorités administratives du Reich (ministères) à l'égard des fonctionnaires publics.

Le budget de la Reichsbahn n'est pas un budget légal. Attendu que les fonctionnaires directs ou indirects de l'Etat n'ont pas la faculté de conclure des contrats individuels ou collectifs réglant les traitements, la compagnie des chemins de fer fixe de façon arbitraire la rétribution de ses fonctionnaires, au même titre que le fait le Parlement pour les fonctionnaires publics.

Les fonctionnaires des chemins de fer sont classés en 17 échelles de traitement. Ces échelles s'appliquent à tous les fonctionnaires, à l'exclusion du directeur général et de ses adjoints immédiats.

La responsabilité des cheminots dans les accidents de chemins de fer.

La France abolit la détention préventive.

Le ministre français de la Justice vient d'adresser aux parquets une circulaire sur les mesures judiciaires à prendre à la suite d'accidents de chemins de fer contre les agents supposés responsables, et en particulier contre les mécaniciens, les aiguilleurs et les gardes-barrières.

Le ministre des Travaux publics avait notamment signalé que l'incarcération préventive se justifiait de moins en moins en cette matière, maintenant que la répétition des signaux d'une part et la perfection réalisée dans les enclenchements d'autre part, permettent de déterminer presque à coup sûr, et sans contestations possibles, la responsabilité des agents mis en cause.

Le ministre de la Justice estime, comme son collègue, qu'il s'agit là de délits involontaires, imputés le plus souvent à des prévenus jouissant de bons antécédents, et que la liberté provisoire doit être ici la règle, sous peine de porter à la liberté des citoyens une atteinte injustifiée.

C'est pourquoi il a précisé dans sa récente circulaire, que la détention préventive ne devra, en cette matière, être requise que dans des cas exceptionnels et lorsqu'elle apparaîtra comme indispensable à la manifestation de la vérité.

Quel autre ministre de la Justice va suivre cet exemple ?

Les buts de la rationalisation.

A la deuxième conférence des conseils d'entreprises et conseils de fonctionnaires de la Reichsbahn, le camarade Hans Jahn fit un discours sur l'économie des chemins de fer allemands. Dans l'introduction à son discours, il affirma que la Reichsbahn et les chemins de fer en général ne pourront pas se soustraire à la rationalisation. En principe, dit-il, le mouvement syndical ne peut pas s'opposer à la rationalisation. Le caractère unilatéral des efforts de rationalisation qui empêche que les perfectionnements techniques répondent à leur but social et économique, fut par contre l'objet de critiques véhémentes de la part de Jahn.

Ceux qui poussent actuellement la rationalisation considèrent leur tâche comme un problème purement technique. Toute leur attention va au perfectionnement des machines, automates et méthodes de travail. L'homme, comme élément de production, n'entre dans leurs calculs que comme unité arithmétique. Toutes considérations sur les besoins et réactions physiologiques et psychologiques des travailleurs font défaut dans les projets de rationalisation. C'est là un grave défaut qui donna lieu à Jahn de déclarer : « Il faut que nous devenions assez puissants pour arrêter des mesures de rationalisation fautives et néfastes et que nous soyons assez forts pour faire rentrer nombre de nos camarades dans le cadre d'une méthode de travail rationnelle et intelligente. » Cette affirmation permet de mesurer à quel fiasco s'exposent les techniciens aux vues courtes.

La rationalisation actuelle n'atteint pas son but économique. Elle n'augmente pas les débouchés, ni par un relèvement des salaires, ni par un abaissement des prix. L'accroissement de la capacité de production n'est pas utilisé pour augmenter la production, mais simplement pour diminuer la main-d'œuvre em-

ployée. Ceci revient dans la pratique à faire baisser le coût d'une production restant invariée — ou même rétrécie — dans l'unique but d'augmenter les excédents d'exploitation, c'est-à-dire les bénéfices. Un autre résultat, qui n'est peut-être pas voulu, est un affaiblissement du pouvoir d'achat, d'une part, par la suppression des revenus des travailleurs perdant leur emploi et, d'autre part, par la pression que ces éléments sans travail exercent sur le niveau des salaires. La manière dont la rationalisation manque son but économique est un véritable échec social.

Après ces critiques d'ordre général, l'attention du rapporteur se porta sur les projets d'avenir de la compagnie des chemins de fer allemands. Les efforts actuels tendent vers une normalisation aussi poussée que possible du matériel roulant. Tandis qu'en 1913, le nombre des types de locomotives était de 210, il n'y en a plus aujourd'hui que 60 et dans quelque temps, leur nombre sera de 35 à 40. Ceci facilite la normalisation et la production en série et à meilleur compte des pièces de rechange, ce qui permet à son tour de réduire le capital immobilisé dans les stocks.

Les ateliers ont déjà durement ressenti l'atteinte de la rationalisation. Le nombre des ateliers centraux et régionaux passa depuis 1920 de 114 à 78. Le nombre des emplacements de réparation de locomotives passa de 4.500 à 1.200. Le nombre des ouvriers des ateliers diminua de 118.525 en décembre 1925 à 101.944 en octobre 1929, c'est-à-dire de 9.4 % en trois années 3/4 après les grandes compressions des effectifs. Le rendement augmenta, de 1925 à 1928, exactement de 27,2 %. Que reste-t-il encore à rationaliser ? Les ateliers se spécialisent; des types déterminés de locomotives et de voitures sont attribués à chacun. Cette spéciali-

sation facilite la standardisation des méthodes de travail, la normalisation et le stockage des pièces de rechange, l'étude, la division, la combinaison et le calcul des opérations du travail d'après les principes de Taylor. L'augmentation incessante du rendement rend des ateliers superflus. Toute une série d'ateliers, particulièrement ceux pour lesquels le choix de l'endroit avait été déterminé par des considérations d'ordre politique, sont condamnés à disparaître. D'importantes communes se voient menacées de perdre la principale entreprise industrielle de leur territoire. Si les perspectives sont sombres pour beaucoup d'ouvriers des ateliers centraux et régionaux, l'avenir semble plus favorable pour les agents des dépôts et ateliers d'entretien courant. Évidemment, il faut signaler également que l'augmentation du rayon d'action des moyens de traction, allant de pair avec la rationalisation des horaires, diminue le nombre de ces dépôts et ateliers. Les perspectives plus favorables sont déterminées par l'extension des travaux dont ils sont chargés. A l'avenir, ils devront exécuter les réparations nécessaires entre deux revisions périodiques des locomotives, tandis que jusqu'à présent, ils ne s'occupaient que de l'entretien courant des machines. Ces mesures trouvent leur cause dans les distances plus grandes entre l'endroit d'utilisation des véhicules et le siège de l'atelier spécialisé.

La rationalisation se fixe encore un autre but : la suppression des salaires aux pièces. Le système actuel d'études des procédés de travail et des temps de façon, pratiqués en régime de salaire aux pièces ou de salaire horaire avec primes sur les temps alloués, doit fournir la base pour la régularisation de la capacité de rendement des divers services interdépendants d'un même établissement. Une fois le maximum de synchronisme atteint, un rythme de travail déterminé peut être imposé à l'ensemble de l'établissement. Les sursalaires payés à présent pour stimuler l'activité des travailleurs pourront alors être supprimés. Chaque machine, chaque automate et chaque homme seront contraints à faire passer à un moment déterminé une quantité de travail déterminée au chantier voisin. Le rapporteur considère qu'il est probable que les méthodes de rationalisation actuelles conduiront à ce but, en dépit de leurs défauts. Cela fera disparaître, tout en comportant de graves dangers, beaucoup de raisons d'irritation, de dépit et de marchandage inhérentes aux défauts du système actuel. Cependant, le terrain de l'action syndicale autour du niveau du salaire horaire, s'élargit en même temps.

Il faut que 76 % de toutes les marchandises transportées soient transbordées au moins trois fois. Il tombe sous le sens que, dans ce service, il y a de quoi rationaliser, ne fut-ce que par la concurrence des transports automobiles.

Afin de pouvoir conserver le trafic des colis ou de pouvoir nouvellement acquérir le trafic perdu, la Reichsbahn a créé ces derniers temps un transport rapide de colis. Ces marchandises sont transportées par des trains légers de marchandises à 4 à 8 essieux qui circulent à une vitesse commerciale de 30 km. à l'heure, au lieu des 8 à 10 km. généralement pratiqués dans le transport des marchandises. Les trains partent directement des hangars. Ce nouveau système est actuellement à l'essai dans un réseau régional, mais on peut compter qu'il sera prochainement étendu à l'ensemble du pays. Les pronostics des techniciens sont étonnants : ils comptent que la nouvelle méthode amènera une économie de 6.000 wagons et une diminution des hangars de transbordement de 218 à 77 ! Beaucoup d'ouvriers aux marchandises se voient menacés dans leur existence.

Les suites de cette innovation ne se feront pas tant sentir dans le service des trains, aussi longtemps que ces trains de marchandises légers circuleront en supplément. Toutefois, lorsque le train léger remplacera d'autres trains de marchandises, on remarquera bien que celui-ci ne demande que 2 à 3 gardes-convoi, tandis que les trains ordinaires pour le transport de colis ont besoin de 4 à 6 hommes. L'intention existe en outre — et ici, le personnel de la locomotive est atteint — de faire remorquer ces trains légers de marchandises par des automotrices. Afin de raccourcir les arrêts des trains devant les hangars de marchandises, les colis seront placés dans des *containers* munis de roulettes qui pourront être poussés du wagon dans le hangar et vice-versa. Résultat : une diminution du temps d'arrêt de 7/8 !

Une certaine critique contre l'insuffisance de la rationalisation dans ce service semble percer dans le discours du camarade Jahn. A l'intérieur des dépôts de marchandises, on doit encore la plupart du temps avoir recours à la force humaine; il reste des travaux qu'on ne saurait mécaniser. Il faudrait donc que l'attention soit portée davantage sur la protection de la force humaine. Beaucoup de diables de camionnage sont trop lourds ou de forme peu pratique. Dans plusieurs dépôts, le pavé carrossable est en mauvais état, ce qui rend le travail plus pénible. Les différences de niveau entre le fond du wagon et la rampe de transbordement déterminent un gaspillage de la force humaine et constituent un danger incessant d'accident.

Dans le service de l'entretien de la voie, il devient de plus en plus évident que de trop grands capitaux sont engagés dans les stocks de matériel. Le nombre des dépôts de matériel sera diminué. Que devra faire la Reichsbahn du surplus d'ouvriers ? On prépare une nouvelle répartition des sections des chefs de district. Il existe à présent des sections ayant 35 km. de ligne prin-

cipale et d'autres qui n'ont que 12 km. de ligne secondaire. Bien que le déplacement des limites des sections ne comporte pas de compression des effectifs, les ouvriers de la voie ne manqueront pas cependant d'en avoir des désagrèments et des tracasseries.

Le service des manœuvres est également sujet à une double rationalisation. La capacité de rendement des gares de triage est augmentée par un usage plus répandu des buttes de manœuvres et une transformation des réseaux de manœuvres. Des freins mécaniques seront appelés à empêcher les nombreux d'accidents découlant des patins de frein et devront en même temps accélérer le travail et diminuer les effectifs. Cette rationalisation des gares de tirage amènera d'autre part une concentration du travail dans les gares les mieux situées et la mise hors de service d'autres gares. Le nombre actuel de 1118 gares de triage sera certainement réduit.

The right man in the right place, voilà le principe directeur dans la rationalisation de la politique du personnel. Les examens posent aux candidats des exigences sans cesse accrues — avec le chômage on ne manque jamais de candidats — et les tests psychotechniques viennent compléter les méthodes de sélection suivies jusqu'ici.

L'espace limité nous contraint à ne mentionner qu'en passant toute une série d'autres facteurs : le perfectionnement technique des locomotives (puissance de traction augmentée, nouvelles chaudières de 60 à 100 atmosphères de pression, dispositifs réalisant des économies de combustibles, chauffage au charbon pulvérisé); la mise en service de wagons de marchandises de grande capacité (50 à 60 tonnes) munis de dispositifs de déchargement automatique, l'augmentation de la vitesse des convois etc.

La lutte des syndicats porte contre la forme de la rationalisation et s'élève contre la rationalisation mal comprise, synonyme d'une exploitation outrée de la force-travail et de recherche du lucre. Les syndicats préconisent la rationalisation véritable qui épargne la force-travail et vise à relever le niveau de vie des masses.

La rationalisation n'est pas seulement un problème d'ordre technique. Les projets de rationalisation doivent être conçus de façon vaste et ne pas rester limités à la fabrication d'un seul produit ou à l'accomplissement d'un seul progrès. Il faut qu'ils tendent à l'établissement de l'équilibre entre la production et la consommation. Une augmentation de la capacité de production doit marcher de pair avec une augmentation correspondante du pouvoir d'achat des masses, réalisée soit par un abaissement des prix, soit par un relèvement des salaires. Ici s'applique le principe : « qui s'arrête, recule ». A défaut d'augmentation du pouvoir de consommation des masses, les en-

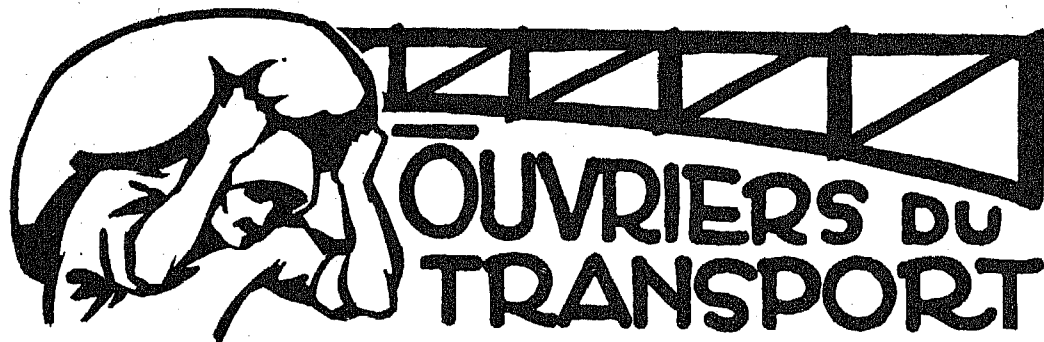
treprises rationalisées rejettent de la main-d'œuvre qui va rejoindre l'armée des chômeurs, partant le pouvoir de consommation diminue.

Il ne faut pas que les projets de rationalisation diminuent le degré d'occupation. Lorsqu'il n'est pas possible de prévoir dans un projet de nouvelles possibilités d'emploi pour la main-d'œuvre devenue superflue, l'ensemble des projets doit établir une compensation permettant de conserver dans le processus de production tous les éléments en surnombre.

Cette compensation peut être réalisée par une réduction de la durée du travail sous un double aspect : réduction de la journée de travail et diminution de la limite d'âge pour l'entrée en jouissance de la retraite. Afin de préserver de la misère les travailleurs privés de leur emploi, l'assurance-chômage doit être perfectionnée et étendue. Pour pouvoir faire rentrer les chômeurs aussi rapidement que possible, et à la place qui leur convient, dans le processus de production, l'institution du placement de la main-d'œuvre doit être réorganisée et élargie, en tenant compte notamment de la nécessité de changements de métier.

La rationalisation n'est pas une question qui regarde uniquement l'employeur. Elle intéresse de larges couches de la population : les ouvriers et les consommateurs. C'est à l'Etat qu'incombe la tâche de surveiller la rationalisation et de veiller à ce qu'elle soit pratiquée avec méthode. Dans le domaine de la production, la rationalisation doit englober des industries entières et les concentrer. La distribution des marchandises se fait partiellement de manière peu rationnelle. L'Etat doit y apporter la rationalisation. En partie, elle a été rationalisée par les cartels et les trusts, cela toutefois non pas au profit, mais, la plupart du temps, aux dépens du consommateur. C'est là que le contrôle de l'Etat doit intervenir. L'inspection du travail déjà existante doit s'adapter plus rapidement au développement technique. Afin de faire face comme il convient à ses tâches nouvelles et anciennes, l'Etat a besoin d'installations adéquates, d'instituts de recherches scientifiques et de la collaboration de représentants des travailleurs organisés.

La rationalisation met les syndicats en face de graves problèmes dans le domaine économique. A cela s'ajoutent les problèmes qui se posent entre les quatre murs d'un établissement. Il faut que les salariés aient voix au chapitre, en ce qui concerne l'introduction de nouvelles méthodes de travail et la prise de mesures de réorganisation. Les hommes qui travaillent dans une industrie doivent disposer des moyens propres à leur permettre de défendre leur esprit et leur corps, leurs intérêts moraux et matériels, contre les conséquences néfastes d'une rationalisation mal appliquée. La revendication de la démocratie industrielle se trouve à la base du problème de la rationalisation.



La sécurité du travail des chauffeurs professionnels. *)

La 11^{ème} session de la Conférence internationale du Travail, siégeant en 1928, adopta, sur la proposition du groupe ouvrier, une résolution qui invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à examiner dans quelles conditions pourrait être ouverte une enquête concernant l'importance des dangers auxquels sont exposés dans l'exercice de leur profession les conducteurs d'automobiles et les autres travailleurs employés dans l'industrie automobile.

La «Chronique de la Sécurité Industrielle» (une des publications officielles du Bureau international du Travail) donne dans son numéro de septembre-octobre 1929, un article sur la sécurité du travail des chauffeurs professionnels, article qui trouve, supposons-nous, son origine dans la résolution mentionnée ci-dessus.

Selon les renseignements de l'auteur, l'article repose sur les lois et ordonnances en vigueur dans les pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, États-Unis, France, Grande-Bretagne, Inde, Japon, Suisse, Tchécoslovaquie. L'auteur s'est en outre servi de la documentation fournie par les Bureaux de correspondance du Bureau international du Travail, de même que des documents préparés par notre Fédération internationale pour la Conférence des conducteurs d'automobiles tenue à Paris en juin 1927.

L'article groupe de la façon suivante les facteurs principaux qui sont à considérer dans l'étude de la prévention des accidents du travail auxquels sont exposés les chauffeurs:

- 1° la réglementation générale de la circulation;
- 2° les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules à moteur pour être admis à circuler et leur contrôle ultérieur;
- 3° la formation professionnelle des conducteurs qui, prise dans un sens large, peut comprendre, outre l'apprentissage, une éducation post-scolaire au moyen des méthodes du *safety first*;
- 4° les prescriptions de sécurité applicables aux garages, considérés comme établissements industriels.

Ensuite l'article donne un exposé des mesures légales et autres prises dans les pays auxquels s'étend l'enquête.

La réglementation de la circulation.

Il est évident que la réglementation générale de la circulation tend plutôt à la protection générale du public et des

chauffeurs et non pas à la protection spéciale des conducteurs d'automobiles en leur qualité de travailleurs. C'est pour cette raison que l'étude de la réglementation de la circulation dépasse la compétence de l'Organisation internationale du Travail.

L'auteur de l'article souligne à juste titre l'importance, pour l'étude du problème de la prévention des accidents, de recherches scientifiques et de statistiques précises et complètes. Il indique que certains principes que l'expérience a permis d'établir en matière de prévention des accidents, doivent servir de guide aussi bien sur la route que dans une entreprise industrielle. L'application de la loi doit en outre être assurée par un contrôle efficace et compétent. Peut-être y a-t-il moins lieu de se déclarer d'accord avec son affirmation que «les organismes privés peuvent jouer un rôle de premier plan» dans l'œuvre de propagande éducative et peuvent aussi «collaborer utilement à l'œuvre indispensable d'élimination des points dangereux de la route».

Un autre point important est mentionné encore, à savoir la nécessité de mieux adapter les règlements routiers aux besoins du trafic d'aujourd'hui, ou plutôt la nécessité d'une unification des réglementations qui varient à présent d'un pays à l'autre et parfois même d'un point à un autre du territoire du même pays. «L'adoption de codes de la route aussi uniformes et aussi universels que possible, visant toutes les catégories d'usagers de la voie publique, aux règles simples et précises ne prêtant à aucune ambiguïté dans l'interprétation et dans l'application, constituerait un progrès très considérable qui ne pourrait manquer de se traduire par de fortes économies de vies et d'argent sur le chapitre accidents du travail.»

Dispositions techniques applicables aux véhicules.

Concernant la construction des véhicules automobiles, l'article dont nous parlons indique que l'accord est à peu près unanime sur la revendication que le conducteur doit être à même de pouvoir actionner de son siège les organes de manœuvre et consulter les appareils indicateurs sans cesser de surveiller la route. Les avis sont également à peu près unanimes concernant la nécessité de deux systèmes de freinage indépendants — dont l'un doit agir directement sur les roues ou sur les couronnes immédiatement solidaires de celles-ci — de même que concernant la nécessité d'indiquer sur le véhicule le poids à vide et la charge utile maximum.

En Californie tout véhicule utilisé dans un but commercial doit être muni d'un pare-brise.

Les dispositions relatives aux remorques sont un peu moins uniformes. En France, on n'exige de freins sur les remorques que s'il y en a plus d'une. En Belgique, le nombre des remorques est limité à trois, la longueur totale du convoi ne devant pas dépasser 25 mètres; le nombre des convoyeurs doit être suffisant et l'un d'eux doit marcher derrière le convoi s'il y a plus d'une remorque. En Autriche, en Hongrie, en Suisse (dans le canton de Genève) et en Tchécoslovaquie, la remorque doit être attachée au véhicule tracteur en telle sorte que dans les virages, les roues de la remorque suivent autant que possible les traces de celui-ci. Lorsqu'il n'est pas possible d'actionner le frein de la remorque du siège du conducteur du véhicule tracteur, on exige de façon générale que la remorque soit montée par un convoyeur avec lequel le conducteur doit facilement pouvoir communiquer au moyen de signes. Il y a en outre assez généralement une prescription disant que les feux du véhicule automobile doivent être disposés de manière à éviter l'éblouissement lors de croisements nocturnes.

Les véhicules lourds font en général l'objet de prescriptions spéciales. En Angleterre par exemple, la longueur ne peut pas excéder 8,40 m. et elle ne peut pas être supérieure à 7,93 m. s'il y a une remorque. Le poids à vide maximum admis est de 7,25 tonnes. Pour les véhicules à 6 roues, la longueur admise est portée à 9 m. 15 et le poids maximum à 10 tonnes. La somme des charges par essieu ne peut pas dépasser 19 tonnes (12 tonnes pour les véhicules effectuant un service public) et la charge par essieu ne doit pas excéder 7,5 tonnes (ou 4,5 tonnes, lorsqu'il s'agit de véhicules effectuant un service public).

Les prescriptions relatives aux véhicules affectés aux services publics, tels que les taxis et particulièrement les autobus, sont généralement très strictes. Souvent ces dispositions ont un caractère local. Elles sont imposées par les autorités municipales ou autres, compétentes pour l'octroi de la concession. Il est d'un usage général que les véhicules automobiles, particulièrement ceux destinés aux transports publics, soient vérifiés avant leur admission à la circulation. Parfois les véhicules sont encore régulièrement inspectés par la suite; ce système entre de plus en plus en vigueur. A Paris, les véhicules sont régulièrement vérifiés par la police. Il en est de même en Suisse, dans le canton de Saint-Gall, et, dans certains cas, en Allemagne. La ville de Vienne possède un service spécial d'inspection pour les entreprises de commerce et les transports. Dans les autres parties de l'Autriche, l'observation des dispositions protégeant les chauffeurs professionnels est contrôlée par les inspecteurs du travail.

Le système adopté en Allemagne pour la prévention des accidents présente un intérêt particulier et mérite par conséquent d'être mentionné de manière plus spéciale. La loi sur les accidents du travail prévoit la création d'institutions d'assurance, dites *Berufsgenossenschaften*, auxquelles incombe la surveillance de l'observation des prescriptions de prévention des accidents. Ces associations ont la faculté de rendre des dispositions préventives qui doivent être respectées par les patrons aussi bien que par les ouvriers. Le contrôle est exercé par des fonctionnaires de ces associations. Attendu que ces associations ont l'obligation de verser des indemnités en cas d'accident du travail, elles ont évidemment intérêt à ce que le nombre des accidents soit aussi restreint que possible. C'est ce qui explique

*) La parution de cet article a, à notre regret, été retardée par l'abondance d'autres matières.

les dispositions souvent très rigoureuses. Nous faisons suivre ici quelques dispositions intéressantes du règlement de la *Berufsgenossenschaft der Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer* (Association professionnelle d'assurance des propriétaires de véhicules et de chevaux de selle).

Tout véhicule automobile doit être pourvu d'un siège fixe pour le conducteur et d'un marche-pied. Les automobiles et remorques d'une grande hauteur doivent avoir un marche-pied pour le chargement et le déchargement; ces marche-pieds ne se trouveront pas à plus de 60 cm. du sol et seront construits de manière à écarter tout danger de glissade. L'échappement doit être aménagé de manière à ne pas incommoder le conducteur. La manivelle de mise en marche doit automatiquement cesser de suivre le mouvement dès que le moteur commence à tourner. Les moteurs de plus de 25 CV. au frein doivent avoir une manivelle de sûreté ou un retard automatique de l'allumage au départ. L'attelage des convois doit être tel que l'accrochage des véhicules peut être fait sans qu'il y ait besoin de se placer entre les véhicules ou de manière que toute collision entre le tracteur et la remorque soit impossible. Le remplissage du réservoir d'essence ne peut être fait qu'avec le moteur arrêté. Chaque véhicule doit transporter si nécessaire du matériel pour faciliter le chargement et le déchargement et doit toujours être muni d'un matériel de premier secours protégé contre toute souillure.

La formation professionnelle des chauffeurs.

En ce qui concerne la délivrance du permis de conduire, des prescriptions très différentes existent dans les divers pays. Il est cependant d'un usage assez général de fixer un âge minimum pour l'obtention du permis. Cet âge est parfois très bas. Pour la conduite de véhicules affectés aux transports publics, les prescriptions sont généralement plus sévères.

En Allemagne, toute personne désirant obtenir un permis de conduire, doit subir un examen et avoir au moins l'âge de 18 ans (21 ans pour les autobus). Le candidat doit remettre un certificat médical et une déclaration de formation théorique et pratique par une institution officiellement reconnue. Des dispositions analogues existent en Autriche.

Il existe en Espagne deux espèces de permis. Pour obtenir un permis de la première catégorie, il faut être en possession, depuis au moins un an, du permis de la deuxième catégorie et faire preuve de certaines connaissances techniques. Pour conduire un autobus, il faut posséder un permis de la première catégorie et avoir au moins l'âge de 23 ans; le permis de la deuxième catégorie est remis à toute personne ayant au moins l'âge de 18 ans et pouvant remettre un certificat de bonne conduite, un certificat médical et, le cas échéant, l'autorisation des parents. Les examens pour ce permis sont très faciles.

En Finlande, tout candidat désirant obtenir un permis doit remettre un certificat d'un expert attestant qu'il est au courant de la construction, de l'entretien et du maniement de véhicules automobiles. Il faut en outre que le candidat ait au moins 18 ans et soit connu comme étant de bonnes mœurs et exempt de défauts physiques pour obtenir le permis qui est valable pendant 5 ans. Pour la conduite de véhicules commerciaux, une autorisation spéciale est exigée. Le candidat doit avoir au moins l'âge de 21 ans et avoir travaillé, comme règle, pendant trois mois dans un atelier de réparations.

En France, l'âge minimum pour obtenir un permis de conduire est de 18 ans. Le candidat doit subir un examen portant sur les aptitudes physiques, la connaissance des organes moteurs du véhicule et de la conduite, ainsi que la connaissance des règlements de la circulation. Pour conduire les voitures de place à Paris, il faut, outre le permis, un diplôme de la préfecture sur examen de la capacité professionnelle. Il faut également avoir 21 ans révolus, être de bonne conduite et exempt d'infirmités ou de tares

susceptibles d'empêcher l'exercice de la profession.

En Grande-Bretagne, le permis de conduire est remis à toute personne qui en fait la demande. Pour la conduite de véhicules publics, il faut cependant posséder un brevet spécial. A Londres, par exemple, ce dernier n'est accordé qu'aux personnes ayant au moins 21 ans, sur présentation d'un certificat médical et à la suite d'une enquête sur la moralité et d'un examen pratique très sévère.

En Californie, il existe deux sortes de permis, le permis ordinaire, délivré à partir de l'âge de 14 ans, et le permis de chauffeur professionnel, délivré à partir de l'âge de 18 ans, tous deux, après un examen, aux candidats physiquement et moralement aptes.

Au Japon, la délivrance du permis est dépendante des conditions suivantes: âge minimum de 18 ans, aptitudes physiques et morales, examen théorique et pratique.

Les grandes entreprises de transports en commun, forment en général elles-mêmes leurs conducteurs d'autobus. L'article dont nous parlons fait particulièrement mention de l'école pour chauffeurs d'autobus créée par la Société générale des autobus londoniens. Les candidats désirant entrer au service de cette compagnie, doivent subir un examen médical très strict où 40 % environ des candidats sont éliminés. L'apprentissage qui suit de très près la pratique, est d'une durée maximum de 34 jours.

L'article mentionne encore la campagne de propagande menée aux Etats-Unis et dans certains pays européens, en faveur de la sécurité, campagne à laquelle l'auteur accorde une grande importance.

Les garages.

L'article fait mention des prescriptions existant en France, et en Grande-Bretagne sur les garages et l'emmagasinage et transport de l'essence. Attendu qu'il ne donne pas beaucoup de détails, nous n'insisterons pas ici sur ces prescriptions. En ce qui concerne la Belgique, l'auteur signale comme une preuve de ce que les autorités belges se sont particulièrement préoccupées de la protection des salariés de l'industrie des transports, le fait que la surveillance sur l'application de l'arrêté royal réglementant l'emmagasinage et la vente du pétrole et des essences du pétrole, est confiée au ministère de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance sociale. Les principales dispositions de l'arrêté en cause sont les suivantes:

Le garage sera séparé de tous locaux habités par des murs, planchers, cloisons à l'épreuve du feu. Le sol sera uni, imperméable et incombustible. Les bidons contenant ou ayant contenu de l'essence, ne peuvent se trouver que dans le local destiné à leur emmagasinage. Le garage sera ventilé en permanence. L'éclairage se fera de préférence par lampes électriques à incandescence. Il est interdit de placer un foyer à feu libre dans le garage, de fumer et d'allumer les phares non électriques des voitures dans le garage. Un matériel déterminé de moyens d'extinction sera placé dans le garage. Sauf autorisation spéciale, il n'y aura pas de machines-outils actionnées mécaniquement. Seules les lampes électriques cuirassées seront utilisées pour éclairer les fosses. Ces dernières auront une sortie aisée pour le personnel, quelle que soit la longueur des véhicules. Le local ne pourra être utilisé que comme garage. Il est défendu d'y déposer des substances facilement combustibles ou inflammables.

D'autres prescriptions intéressantes sur ces questions ont été rendues par la Fédération allemande des associations professionnelles d'assurance; elles s'appliquent à toutes les entreprises soumises à l'assurance obligatoire. Le règlement prescrit ce qui suit:

Les garages doivent être considérés comme des locaux présentant un danger d'incendie au sens des

prescriptions de la Fédération allemande des électrotechniciens.

Selon leur grandeur et leur aménagement, les garages doivent posséder une ou plusieurs sorties de secours. Les portes doivent s'ouvrir facilement à l'extérieur.

Des fosses collectrices de grandeur suffisante recueilleront l'essence et l'huile qui se sont écoulées.

Il doit être facile de quitter les fosses mêmes couvertes de voitures. Des escaliers existeront des deux côtés. Les fosses ne seront pas encombrées. Celles qui ne servent pas seront couvertes, les fosses relativement profondes seront munies de systèmes d'aération.

Tout garage doit être pourvu de dispositifs de ventilation d'au moins 400 cm³ de surface totale immédiatement au-dessus du sol (on peut ménager des fentes sous les portes ou percer celles-ci de trous de 5 cm. de diamètre au moins).

Ces ouvertures ne doivent pas être obstruées.

Une ventilation artificielle peut être requise dans les grands garages (au sous-sol notamment). Les parties des moteurs électriques de ventilation susceptibles de produire des étincelles seront placées en dehors des locaux.

Les moteurs ne doivent être mis en marche que si les portes du garage sont ouvertes ou la ventilation artificielle assurée. Il est recommandé d'évacuer à l'air libre, par une tuyauterie les gaz d'échappement.

Les garages seront chauffés seulement par:

- des poêles de faïence alimentés du dehors et dépourvus de saillies pouvant recevoir des objets;
- d'autres poêles alimentés de l'extérieur, isolés du garage par une paroi réfractaire jusqu'au voisinage du plafond;
- un chauffage par la vapeur à basse pression ou l'eau chaude avec chaudière hors du local;
- un chauffage par la vapeur à haute pression (avec chaudière à l'extérieur) à condition que les tuyaux de chauffage soient à 2 m. au moins au-dessus du sol;
- un chauffage électrique à température des éléments n'excédant pas 200 degrés.

Lorsque les corps ou tuyaux de chauffage sont à moins de 2 mètres du sol, ils seront entourés par une tôle perforée ou un grillage distant de 20 centimètres.

Les garages doivent être bien éclairés. On ne doit pénétrer dans les garages, dépôts d'essence et locaux de charge d'accumulateurs, qu'avec des lampes électriques ou de sûreté. Il est défendu de fumer dans ces locaux.

Du matériel facilement accessible et bien entretenu pour l'extinction des incendies et des récipients de sable se trouveront dans tout garage. Il y aura au moins un extincteur pour 100 m². Les extincteurs placés en plein air seront protégés contre le gel et l'humidité. Ils seront vérifiés au moins chaque année.

L'accumulation de déchets imprégnés d'huile ou d'essence est prohibée, de même que la conservation d'objets combustibles, vieux bidons, etc. Un récipient incombustible, pour les déchets, sera placé à l'extérieur.

Il est interdit de conserver dans les garages des matières combustibles en dehors de l'essence des réservoirs et bidons de secours (15 litres) des voitures.

Le remplissage des réservoirs ne peut se faire qu'avec la pompe de la citerne ou qu'au moyen de récipients ne présentant pas de danger d'explosion, et seulement à l'arrêt du moteur.

Des récipients inexplosibles recueilleront l'essence pompée en excès. Le transport éventuel de l'essence de la citerne au garage ne doit être effectué que dans des récipients inexplosibles.

Pour les assurés, c'est-à-dire les salariés, le règlement corporatif allemand contient les dispositions suivantes:

Tout travailleur occupé dans une entreprise de transports est tenu d'attirer l'attention des personnes qui travaillent avec lui, soit pour l'assister, soit pour apprendre le métier, sur les dangers que présente leur occupation et de veiller à ce qu'elles respectent les prescriptions de sécurité.

Avant de se servir d'un véhicule automobile et d'installations mécaniques, tout assuré doit le vérifier de même que les dispositifs de protection afin de voir s'ils sont en bon état et prêts à fonctionner sans danger.

Il doit immédiatement remédier aux défauts constatés ou les signaler à son employeur ou au représentant de celui-ci. Il doit également signaler de suite les détériorations et autres irrégularités de fonctionnement des installations.

L'article donne encore quelques détails sur les prescriptions existant au Japon au sujet des garages. Vu qu'elles ne présentent pas un intérêt spécial, nous ne les reproduisons pas ici.

Ce qui se prête toutefois à être reproduit, c'est la conclusion de l'article :

«Lorsqu'elles ont atteint tout le développement dont elles sont susceptibles, les mesures d'ordre policier aident incontestablement beaucoup à la prévention des accidents du travail sur les routes. Mais, à en juger par l'attitude prise récemment de plusieurs côtés, elles doivent être complétées par une réglementation professionnelle proprement dite, sanctionnée par un contrôle spécial, c'est-à-dire par l'extension de la compétence de l'inspection du travail au domaine des transports routiers».

En toute franchise, nous devons dire que l'article de la Chronique de la Sécurité industrielle ne nous satisfait pas. Il contient bien peu de choses que nous ne sachions pas déjà ou qui n'aient déjà été publiées par l'I. T. F. avec plus de détails.

Un défaut de l'article — s'il a effectivement été écrit en exécution de la résolution de la Conférence internationale du Travail dont il a été question au début — c'est qu'il ne se conforme pas au texte de cette résolution qui demandait qu'une enquête soit ouverte concernant les dangers auxquels sont exposés les conducteurs d'automobiles dans l'exercice de leur profession. L'auteur se borne simplement à traiter les diverses lois et ordonnances en vigueur.

Toutefois, nous supposons que l'article est destiné à servir d'introduction à une étude plus détaillée et plus précise à préparer encore par le Bureau international du Travail. Nous espérons que celle-ci répondra davantage à ce qu'on peut attendre des sources d'information uniques en leur genre, dont dispose le Bureau international du Travail et que la qualité en sera plus conforme à celle des travaux accomplis par celui-ci à d'autres occasions.

A TOUS ÉCHOS

Extension de l'autobus à trolley en Grande-Bretagne.

Plusieurs fois nous avons, dans nos publications, signalé l'essor surprenant qu'a pris en Grande-Bretagne l'emploi des autobus à trolley. 25 villes ont déjà transformé leur réseau de tramways en vue de cette exploitation et 18 autres villes vont suivre. Ce sont surtout des motifs d'ordre financier et la concurrence des autobus à essence qui déterminent ces transformations. A présent, les autobus à trolley, considérés déjà comme «surannés», vont être à nouveau introduits à Londres. Les voitures du nouveau type ressemblent beaucoup à des autobus modernes à essence. Elles constituent un

moyen de locomotion rapide et commode et ont peut-être de l'avenir, en ce sens que les villes se décideront de plus en plus pour ce système de transports en commun afin d'éviter les frais du renouvellement et de la réparation des rails des tramways, nécessaires de temps à autre.

Nouvelle loi sur la circulation routière en Irlande.

Au début de décembre, un projet de loi sur la circulation routière a été déposé au Parlement irlandais. Il se rattache dans les grandes lignes au projet de loi actuellement en discussion devant la Maison des Communes. Citons parmi les principales dispositions celles prévoyant l'assurance obligatoire pour tous véhicules automobiles; des sanctions sévères (amendes et peines d'emprisonnement) contre les conducteurs ivres, des examens de capacité de conduite et la suppression des limites de vitesse pour les voitures particulières.

Un nouveau signal automatique de la circulation aux Etats-Unis.

Suivant une revue technique américaine, un nouveau type de signal de la circulation, appelé *Electro-Matic*, aurait été introduit dans plusieurs villes de l'Est des Etats-Unis. A Wilmington (Delaware) l'ensemble de la circulation du quartier commercial serait déjà réglée en telle sorte. Une horloge enregistre l'approche de chaque véhicule du carrefour et détermine automatiquement, après un certain délai, le changement d'une lumière rouge en une lumière verte. Ce système évite toute attente inutile, vu que la circulation ne peut pas être laissée libre dans une certaine direction, sans qu'il y ait des véhicules attendant le signal (ce qui est le cas pour les signaux changeant automatiquement à intervalles réguliers). A présent, le signal vert subsiste pour la rue principale et n'est interrompu que lorsqu'un véhicule approche d'une rue latérale. Le signal s'est trouvé également très efficace dans les cas où de nombreux véhicules tournent à gauche, de même que là où une rue en cul de sac débouche dans une autre rue et à un carrefour de cinq rues.

Heures de travail excessives pour conducteurs d'autobus aux Etats-Unis.

Un surmenage dû à des heures de travail excessives, est souvent la cause d'accidents d'automobiles. L'enquête faite au sujet d'un grave accident dans l'Etat de Ohio, au cours duquel 22 personnes furent blessées, l'a démontré une fois de plus. Il s'est trouvé que des journées de service de 12, 15, voire 18 heures, ne sont pas rares pour les conducteurs d'autobus.

Le résultat a été que la commission des services publics de l'Etat de Ohio a rendu des prescriptions plus sévères. Celles-ci prévoient pour les autobus une limite de vitesse de 35 milles, réduite à 15 milles dans les artères à circulation

intense et dans des quartiers commerciaux, à 20 milles dans les autres quartiers des villes et à 25 milles dans les agglomérations habitées. Il est interdit qu'un conducteur accomplisse en 24 heures un parcours de plus de 250 milles et en une semaine plus de 1.500 milles. Afin d'éviter les accidents aux passages à niveau, la Commission a prescrit qu'aux passages où la visibilité est insuffisante, le conducteur est tenu de quitter son véhicule et de s'assurer, avant de poursuivre sa route, s'il peut traverser en toute sécurité.

Chiffres de l'industrie automobile aux Etats-Unis.

Pendant les premiers huit mois de 1929, un total de 4.443.350 véhicules automobiles (612.305 camions et 3.831.045 autres voitures) ont été construits aux Etats-Unis. Sur ce chiffre, 715.134 véhicules (226.956 camions et 488.178 autres voitures), soit 18,2 % de la production totale, furent destinés à l'exportation à l'étranger dans les premiers sept mois. Dans la même période de l'année précédente, 17,6 % de la production totale avaient été exportés à l'étranger.

Les taxis collectifs de Buenos-Aires.

Dans «I.T.F.» du 1er avril dernier, nous avons fait mention de la tentative faite par un nombre de chauffeurs de taxis de Buenos-Aires qui exploitent leurs voitures comme «taxis collectifs» faisant office d'autobus en miniature et transportant des voyageurs sur des parcours déterminés à un tarif uniforme.

Ces services ont eu tant de succès auprès du public qu'on peut à présent les considérer comme une chose définitive. Nous venons de recevoir des renseignements au sujet de la ligne 13 de ce service, renseignements publiés par la direction de cette ligne à l'occasion du premier anniversaire de son institution. La ligne 13 dessert le parcours entre la Villa Urquiza et le Square du Parlement. 120 voitures font le service sur cette ligne; 100 à 110 sont régulièrement en service, travaillant en deux équipes. Le service est fait pendant 21 heures par jour, à savoir de 6 heures du matin à 3 heures de la nuit, et pendant la nuit du samedi au dimanche sans interruption. Aucune voiture n'a le droit d'accepter plus de six voyageurs, ni de s'écarter de l'itinéraire prescrit. La ligne a à son service huit employés qui font huit heures de travail par jour et gagnent 6 pesos 40 par jour. Ils ont la tâche de surveiller si les voitures circulent à l'heure et dans l'ordre voulu. Il y a aussi un ouvrier employé pour le nettoyage des voitures après chaque parcours. Il gagne également 6 pesos 40 par jour. L'ensemble des frais de l'exploitation, y compris le traitement des employés, la publicité, le loyer des bureaux etc. dépasse 1.500 pesos par mois. Pour couvrir ce montant, chaque chauffeur travaillant sur la ligne doit payer 0,60 pesos par jour et par tour de service.

TRAMWAYS

Le prochain Congrès de l'Internationale patronale de tramways, chemins de fer d'intérêt local et transports publics automobiles.

L'Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles tiendra son prochain congrès à Varsovie du 24 juin au 6 juillet 1930. Cette Internationale s'occupera de nouveau de diverses questions intéressant le personnel. Nous faisons suivre ici l'ordre du jour, de même que la liste des communications qui seront présentées au congrès.

Ordre du jour.

- 1° Méthodes et dispositifs d'alimentation en énergie d'un réseau de tramways électriques.
- 2° Perfectionnements apportés dans la construction du matériel roulant sur voies ferrées et sur routes en vue d'augmenter le confort des voyageurs, de faciliter le service du personnel et d'améliorer l'exploitation.
- 3° Emploi des moteurs à huile lourde sur voies ferrées et sur routes.
- 4° Evolution de l'équipement électrique du matériel roulant.
- 5° Voies de tramways et structure de la voirie.
- 6° Procédés et méthodes pour faciliter le service des voyageurs; (chemins de fer d'intérêt local, tramways, omnibus-automobiles)
 - a) méthode de perception et cartes prises d'avance;
 - b) guide, horaire, signalisation;
 - c) bureaux, abris, quais etc....
- 7° Comparaison des transports en commun, chemins de fer d'intérêt local, tramways, omnibus-automobiles, entre eux et avec les transports particuliers, au point de vue technique, au point de vue économique et au point de vue de la circulation générale.

Communications.

- 1° Etude comparée des chemins de fer d'intérêt local en souterrain et à la surface du sol (frais d'établissement, d'exploitation, trafic etc).
- 2° Emploi des métaux légers dans les installations de ligne aérienne.
- 3° Automotrices à accumulateurs en Europe.
- 4° Etude sur les phénomènes de corrosion électrolytique.
- 5° Blocage de la voie par signaux automatiques pour les exploitations à voie unique.
- 6° Expériences nouvelles relatives au freinage des voitures de tramways.

Les tramways doivent-ils être pourvus d'un dispositif indiquant la direction ?

Une motion a été déposée sur le bureau de la Diète de Prusse tendant à prescrire que les voitures motrices de tramways à propulsion mécanique «doivent être pourvues d'un dispositif mécanique ou optique à actionner par le wattman, à l'effet de donner en temps voulu des signaux aux autres usagers de la route lorsque le véhicule change de direction».

Cette proposition soulève une question sur laquelle les avis sont encore partagés en Allemagne. L'association des entreprises de tramways et chemins de fer secondaires de la Ruhr publie dans la *Rheinisch-Westfälische Zeitung* un article affirmant que ces dispositifs sont superflus, vu que l'emplacement des rails indique suffisamment la direction que suivra le véhicule et qu'en outre, loin d'augmenter la sécurité, ils la compromettent, en obligeant le wattman à lâcher ses manivelles spécialement aux endroits pouvant présenter le plus de dangers. Dans la *Deutsche Privat- und Strassenbahnerzeitung*, organe de la Fédération allemande du Trafic, plusieurs wattmen protestent contre cette manière de voir et déclarent que l'équipement des voitures motrices de dispositifs indiquant tout changement de direction est un facteur important en faveur de la sécurité. Ils signalent que le raisonnement suivant lequel les rails indiqueraient la direction dans laquelle une voiture de tramway est sur le point de s'engager, n'est pas valable le soir, faute d'éclairage suffisant, et soulignent en outre que le wattman est actuellement aussi parfois obligé de lâcher les manivelles de commande et que des wattmen prudents vont même jusqu'à faire, à certains endroits où la circulation est intense, des signaux de la main pour avertir les autres usagers de la route qu'ils comptent s'engager dans un virage.

Collaboration entre l'Etat et une municipalité.

La politique de retrécissement des crédits de la Reichsbank amène en Allemagne de sérieuses difficultés économiques pour les entreprises de services publics. Cette tactique vise manifestement à forcer ces entreprises à avoir recours au capital privé. A Zwickau (en Saxe), les entreprises municipales de transports en commun et autres services publics se voyaient également menacées par cette crise. C'est à la lumière de ce fait qu'il faut sans doute considérer la conclusion d'un contrat avec la société des travaux publics de l'Etat de Saxe (*Staatliche Sächsische Werke A. G.*) aux termes duquel une société nouvellement fondée reprend, pour une période de 25 ans, l'exploitation des transports en commun de Zwickau et l'alimentation de la ville en gaz et en électricité. Le capital de la nouvelle société mi-étatique, mi-municipale se chiffre à 8.8 millions de marks dont Zwickau recevra la moitié. La ville apporte

dans la nouvelle entreprise ses usines à gaz, centrales électriques, tramways et sa participation pour 85 % au capital (de 4.32 millions) de la Société Anonyme des charbonnages du Erzgebirge. Elle reçoit, outre la moitié des actions de la nouvelle société, un montant de 4.4 millions en argent liquide. La nouvelle société améliorera les services urbains et suburbains de tramways et autobus et installera dans l'entreprise houillère une centrale pour l'approvisionnement de gaz de l'Etat de Saxe.

Un nouveau type de voitures aux tramways de Londres.

Après plusieurs expériences avec des voitures de tramways s'écartant du type considéré pendant longtemps comme la voiture-standard pour Londres, la Société Métropolitaine des Tramways électriques de Londres vient de mettre en service deux voitures d'un type nouveau adapté autant que possible aux exigences du trafic intense londonien. Ces voitures ont la caractéristique d'avoir une grande capacité de charge, tout en étant légères de construction. La plus récente offre en outre la particularité d'un système de paiement de la course en montant dans la voiture. Jusqu'à présent ce système n'était appliqué que sur quelques voitures conduites par un seul homme et sans impériale. La nouvelle voiture est à impériale fermée; le receveur est assis sur la plateforme-arrière devant une machine spéciale qui distribue les billets et il encaisse des voyageurs, au fur et à mesure qu'ils montent, le prix de la course. Le fait que le conducteur reste assis lui permet de mieux contrôler le mouvement des voyageurs et de la voiture et de donner plus rapidement les signaux voulus au wattman, ce qui a pour effet d'accélérer le trafic. Les plate-formes sont munies d'un côté de deux portes à battants, par le mouvement desquels des marchepieds sont automatiquement exposés ou couverts à mesure que la porte est ouverte ou fermée; de l'autre côté, il y a une porte à glissières à fonctionnement pneumatique et enclenchée dans le circuit électrique en telle sorte que le tramway ne peut pas se mettre en marche avant que la porte ne soit fermée. Cette porte sert uniquement à la descente des voyageurs de la plateforme avant. Les escaliers qui aboutissent aux deux extrémités de l'étage supérieur sont aménagés dans l'espace des plate-formes. L'espace libre sous la cage d'escalier est occupé par une armoire où sont placées la résistance des moteurs et les boîtes à sable et appareils pour le fonctionnement des portes réservées à la sortie. Les cabines du wattman se trouvent à l'extrémité de la voiture et sont séparées des plate-formes par une paroi et une porte vitrée munie d'un volet mobile. Toutes les vitres de la cabine sont faites en un type spécial de verre de sécurité. Le wattman peut être assis pendant la conduite.

La voiture est munie de deux perches à trolley; il n'est donc plus nécessaire aux terminus de faire tourner le trolley en

(voir suite page 22)



DOCKERS

Le 25ème anniversaire du Syndicat des dockers belges.

Le 6 novembre dernier, le syndicat des dockers de Belgique, adhérent à l'I.T.F. en tant que section de l'Union belge des ouvriers du transport, a célébré son 25ème anniversaire.

Les origines du mouvement syndical des dockers belges remontent à plus avant que 1904, la première tentative organisée de créer un syndicat à Anvers datant de 1895. Cette première tentative aboutit à un échec, mais une deuxième, faite trois ans plus tard, en 1898, eut plus de succès. L'organisation fondée à cette occasion, bien qu'établie sur des bases encore peu solides, put être maintenue jusqu'à l'hiver 1900-1901, lorsque les employeurs déclarèrent un lock-out. L'organisation, enhardie par ses premiers succès si facilement obtenus, avait négligé de former des réserves, avec le résultat qu'après une lutte de quatre semaines, les dockers se virent contraints de céder et le syndicat fut anéanti. Les dockers étaient découragés, car leur foi en le syndicalisme avait été ébranlée. Les employeurs, profitant de cette situation, créèrent un syndicat à eux et accordèrent la préférence pour l'embauchage aux membres de ce syndicat. Les hommes n'étant pas à même de présenter la carte d'adhésion à ce syndicat, étaient renvoyés du travail et éliminés jusqu'à ce qu'ils aient rejoint le groupement.

Dans ces circonstances, il était doublement difficile de chercher nouvellement à syndiquer les dockers, mais après un intervalle de trois ans, quelques esprits hardis s'attelèrent à la besogne et le 6 novembre 1904 un nouveau syndicat était constitué. Les progrès furent lents, mais après l'adhésion à la Commission syndicale de Belgique, en 1906, il y eut une amélioration : les effectifs montèrent en une année de 400 à 4.000. L'année 1907 serait le témoin de la grande épreuve. Un mouvement, commencé par les ouvriers pour un relèvement des salaires, fut transformé par les patrons en un lock-out. On importa d'Angleterre des briseurs de grève en grand nombre, mais les ouvriers lock-outés tinrent bon et,

(Suite de la page 21).

êteignant toutes les lumières. Elle est équipée, outre du frein à main, d'un frein électro-magnétique et d'un frein pneumatique. Le compresseur et deux réservoirs à air se trouvent logés sous la voiture; le frein fonctionne sur les huit roues à la fois. Le wattman a le choix entre les deux types de freins: le frein à air ou le frein magnétique. Le premier détermine un arrêt doux; le deuxième un arrêt brusque (ralentissement de la vitesse par seconde de 8 à 9 pieds par seconde). Il se servira donc de préférence du premier pour l'usage normal et de l'autre en cas d'urgence.

après huit semaines, les patrons capitulèrent et se déclarèrent prêts à entamer des pourparlers. Le syndicat sortit inébranlé de cette épreuve. Après ce conflit, le travail restait difficile à cause du chômage, mais peu à peu, l'organisation gagna du terrain jusqu'à ce que la guerre mondiale en 1914 arrêta tout progrès ultérieur. L'année précédant la guerre, le syndicat des dockers avait adhéré à l'Union belge des ouvriers du transport qui venait d'être constituée et dont le secrétaire était le camarade Mahlman.

En 1919, l'activité syndicale fut reprise avec vigueur. Depuis cette époque, l'organisation a suivi un mouvement ascensionnel, ce qui fait que les effectifs actuels du syndicat s'élèvent à près de 15.000 membres. L'organisation a prouvé qu'elle était à la hauteur de sa tâche dans les rencontres avec les employeurs; on le constate facilement en comparant les conditions de travail d'avant-guerre et les conditions actuelles.

En 1914, les heures de travail étaient de 8 heures 1/2 l'hiver, et de 9 heures l'été. Les salaires étaient de 5, 5,50 et 6 francs par jour; aucun paiement n'était fait pour le temps nécessaire à la préparation du travail ou aux transports vers le lieu du travail et retour; le travail de nuit était payé au taux ordinaire pour le nombre d'heures de travail effectif; aucune allocation n'était payée pour les travaux particulièrement pénibles ou sales; les employeurs avaient la possibilité de renvoyer les hommes et d'en embaucher d'autres selon leur bon plaisir; les dockers ne pouvaient exercer aucun contrôle et aucune assistance n'existait pour les chômeurs et les malades.

A présent, les heures de travail sont de 7 1/2 à 8 heures par jour selon l'équipe. Les salaires des arrimeurs vont de 64 à 73 francs par jour; le temps nécessaire pour la préparation du travail est payé à raison de une ou de deux heures; en cas de travail nocturne, les ouvriers ont droit à un salaire garanti pour 4 heures, 6 heures ou pour la nuit entière; des taux supérieurs sont payés pour certains travaux; l'embauchage et le renvoi arbitraires ont pris fin; le temps nécessaire pour le transport au lieu du travail et retour est rétribué à raison d'une demi-heure de salaire; les salaires et conditions de travail ne sont modifiés qu'après entente avec le syndicat; l'organisation paye des secours à ses membres sans travail et leur verse également des indemnités de maladie. Le syndicat a créé en outre un sanatorium pour tuberculeux où sont reçus les adhérents et les membres de leur famille.

C'est là une liste de résultats dont les camarades Somers, Van Eycken et Antoine, respectivement président, secrétaire et trésorier du syndicat, ont le droit d'être fiers. L'I.T.F. ajoute ses félicitations aux nombreuses expressions de sympathie dont furent l'objet les dockers belges à l'occasion du 25ème anniversaire de la fondation de leur syndicat; elle souhaite que l'organisation jouisse

d'un avenir heureux et prospère.

A l'occasion de cet anniversaire, un numéro spécial du journal «De Havenarbeider» a été publié. Il contient des articles de commémoration écrits par des militants syndicaux en vue. Deux d'entre eux-ci sont des figures bien connues aux réunions de l'I.T.F.; nous voulons dire Mahlman, le secrétaire de l'Union belge des ouvriers du transport et Chapelle, qui joua un rôle prépondérant au début du mouvement syndical des dockers et qui occupe aujourd'hui le poste de secrétaire du syndicat des marins, section de l'Union belge des ouvriers du transport.

Le projet international de convention pour la protection des ouvriers des ports et docks.

La session de juin dernier de la Conférence internationale du Travail adopta un projet de convention pour la protection de la vie et de la santé des travailleurs employés au chargement et au déchargement des navires. En octobre, les textes adoptés par la Conférence furent adressés avec une lettre-circulaire aux gouvernements des pays suivants : Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Chili, Chine, Colombie, Cuba, Danemark, République Dominicaine, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, France, Grèce, Grande-Bretagne et Dominions, Guatemala, Haïti, Honduras, Hongrie, Italie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Nicaragua, Norvège, Panama, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Perse, Pologne, Portugal, Roumanie, El Salvador, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, Siam, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Uruguay, Etats-Unis de Venezuela.

Les statuts de l'Organisation internationale du Travail prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre les projets de convention adoptés par la Conférence dans un délai d'un an à partir de la clôture de la session, aux autorités dans la compétence desquelles rentre la matière en vue d'une ratification. Huit mois se sont écoulés depuis la session de la Conférence qui adopta le projet de convention sur la protection des ouvriers des ports et docks. Attendu que le délai prévu touche donc à sa fin, l'I.T.F. a envoyé en janvier dernier une circulaire aux organisations adhérentes afin de connaître quelle est la situation dans divers pays par égard à la ratification et d'insister auprès d'elles pour qu'elles usent de leur influence afin que le projet de convention soit soumis au Parlement dans le délai prescrit et que le Parlement le ratifie et prenne les mesures voulues pour l'incorporation de ses dispositions dans la législation nationale.

Des réponses d'actualité ont été reçues de Suède et d'Autriche. Dans le premier de ces pays, le ministère a présenté au Parlement un projet de loi sur la matière. Dans le Parlement autrichien, une demande à ce sujet a été adressée au ministre de la Prévention sociale.

MARINS

La lutte contre le système des Serangs.

Par SYED MUNAWAR, Secrétaire général de l'Union des marins indiens.

Le système actuellement en vigueur pour le recrutement des marins de l'Inde est un système indirect, c'est-à-dire que les hommes sont enrôlés par l'intermédiaire de leurs chefs : les *Serangs* pour le personnel du pont et pour celui de la machine, et les cambusiers pour le personnel du service général. C'est là un système primitif et répréhensible qui encourage les abus et les pratiques de corruption chez les officiers du pont et de la machine. Même lorsque les officiers sont honnêtes et intègres ils donnent aux serangs l'occasion d'extorquer de l'argent aux marins, soi-disant au nom des officiers du navire. Les organisations de marins de Bombay et de Calcutta ont à maintes reprises saisi de la question le gouvernement de l'Inde, en signalant l'opportunité de l'ouverture d'une enquête au sujet du système d'enrôlement. Comme suite à ces démarches, le gouvernement de l'Inde désigna en 1922, en exécution de la convention de Gènes relative aux facilités à accorder aux marins pour l'enrôlement, une commission d'enquête, présidée par un haut fonctionnaire, M. A.G. Clow, et composée de représentants d'armateurs et de marins des deux ports susmentionnés. Après une enquête sérieuse et détaillée, la commission présenta un rapport dont il résultait que des pratiques d'extorsion et de corruption existaient en effet chez certains officiers et que les serangs étaient les pivots autour desquels tournait le système de corruption.

Les armateurs prétendent qu'administrativement parlant, il est plus facile pour les officiers d'avoir affaire à un seul homme, le serang, qu'à chacun des membres de l'équipage individuellement. Ils oublient toutefois, que dans d'autres pays maritimes, chaque marin est enrôlé individuellement, que le travail à bord des navires n'en va pas moins bien et qu'il n'y a là personne qui veuille corrompre ou qui puisse être corrompu.

Ce système est dans l'Inde un héritage des temps anciens, lorsqu'un serang, avec les membres de sa famille appartenant tous à un même village, disposait d'un équipage entier qu'il pouvait présenter pour l'enrôlement à tout instant où l'on en avait besoin. A cette époque, il n'était évidemment point question de corruption, mais depuis lors, les circonstances ont beaucoup changé. A présent, par exemple, un serang *malahari* présente un équipage composé de *deccanis*, *konkanis* et hindous. Au lieu d'être des membres de sa famille ou des

hommes de son village ou de sa communauté, les marins qu'il propose à l'enrôlement sont actuellement toujours originaires d'endroits très éloignés les uns des autres et n'ont entre eux que le lien du service commun. Quiconque offre au serang 10 ou 15 roupies pour obtenir un poste comme soutier, graisseur, chauffeur ou matelot, obtient une place, mais la continuation de son emploi dépend uniquement de la bonne volonté du serang qui ne peut être qu'achetée en lui payant une partie d'un salaire durement gagné. Le serang a, de son côté, des intermédiaires avec lesquels il traite. Quelquefois, il lui est difficile d'approcher directement un officier pour trouver une place. Les serangs qui restent à terre (connus sous le nom de *ghat-serangs*), valets des courtiers de navires (ces derniers avancent aux marins un premier mois de salaire), transmettent au premier lieutenant ou au chef-mécanicien, le message que tel ou tel serang est prêt à payer 400 roupies s'il peut être engagé comme serang. Pour ce service, le *ghat-serang* réclame de l'autre 50 à 100 roupies, montant que le serang fait à son tour payer par les marins.

L'Union des marins de Bombay, après une propagande suivie contre le système, réussit, il y a environ 4 mois, à obtenir qu'un officier de recrutement, désigné par le gouvernement de l'Inde, soit chargé d'enrôler les marins, en tenant compte de la date de la libération. Ce système, connu sous le nom de système du rôle, comporte l'emploi des marins par roulement. Ceci n'est encore qu'un début et ce ne sont que les grades principaux qui sont enrôlés ainsi. Les serangs continuent comme toujours à bénéficier de leurs «privilèges». L'organisation a mené une propagande énergique parmi les marins pour les amener à ne plus payer d'argent à leur serang pour obtenir un emploi. Toutefois, du moment qu'il a payé ce tribut illégal, le pauvre marin hésite à reconnaître ce fait, parce qu'il craint de perdre sa place ou d'être l'objet de la vengeance du serang, une fois à bord.

Les armateurs et officiers de bord agissent de connivence, dans cette méthode honteuse pour rançonner et exploiter les marins indiens. Cela prendra encore plusieurs dizaines d'années avant que l'engagement des marins de toutes spécialités suivant le rôle d'équipage, soit devenu une réalité. Ce scandale ne peut toutefois pas être supporté à perpétuité. L'unique remède à ces abus se trouverait

en un refus des officiers syndiqués d'avoir recours à l'intermédiaire d'un serang quelconque pour le recrutement des hommes. L'association des officiers de la marine marchande d'Europe manquerait à son devoir si elle n'exhortait pas ses membres, au nom de l'honnêteté et de la loyauté, à n'engager des serangs où des marins de tous grades que par un enrôlement libre dans les offices maritimes, en la présence de permanents autorisés des organisations syndicales des marins de l'Inde. Les officiers devront faire également attention à ce que les organisations de marins avec lesquelles ils traitent soient dûment reconnues par le gouvernement, en vertu de la loi de 1928 sur les syndicats de l'Inde.

L'Union des marins de Bombay, a poursuivi son action pour obtenir du gouvernement la création de bureaux de placement pour marins et de commissions consultatives mixtes, composées de représentants des armateurs et des marins et chargées de conseiller les fonctionnaires des bureaux dans la question de l'enrôlement direct des marins à des conditions équitables, à l'effet de résoudre le problème du chômage et de mettre fin aux pratiques de corruption et d'extorsion de la part des serangs, des *ghat-serangs* et des officiers. La Commission Clow dont il a été question plus haut, examina la question de la création de bureaux officiels de placement et de commissions consultatives mixtes. Elle estima, il y a plus de 7 ans de cela, qu'il serait prématuré de créer tout à coup ces bureaux qui tendraient à abolir un système ayant existé depuis plusieurs générations. Cette opinion n'était pourtant pas celle de tous; les avis étaient partagés. Il y a sept ans, un changement aussi radical pouvait d'ailleurs être considéré comme étant prématuré ou hérissé de difficultés pratiques. Cependant, qu'a-t-on fait pendant ces sept années pour atteindre graduellement le but de la création de bureaux de placement et du système de l'enrôlement direct? Peu de chose. On a simplement nommé à Bombay un capitaine de port adjoint, subalterne du capitaine de port qui, pour des raisons faciles à comprendre, considère que les courtiers maritimes, les *ghat-serangs*, et même le système des serangs, sont indispensables et qui prédit qu'une abolition de ce système serait funeste et apporterait des délais épouvantables dans le départ des navires.

Les compagnies de navigation P. I. C. et B. I. ont leur propre système de recrutement suivant la loi maritime, mais ce système est également mauvais.

C'est ainsi que l'organisation syndicale a à mener une lutte des plus pénibles contre les forces réunies de la bureaucratie, des courtiers et des serangs qui tous s'enrichissent aux dépens du pauvre marin et l'exploitent de toutes les façons. Le simple matelot n'a même pas besoin de signer lorsqu'on lui remet son salaire ou lorsqu'il est enrôlé!

La treizième session de la Conférence Internationale du Travail.

IV. (Fin).

Jeudi, le 17 octobre, les délégués patronaux participèrent pour la première fois aux réunions des commissions. Bien que jusqu'alors, les commissions ne se fussent réunies que des demi-journées, leurs travaux avaient tout de même bien avancé. La commission des heures de travail avait par exemple déjà décidé qu'une demande serait adressée aux gouvernements concernant la possibilité d'une introduction de la journée de huit heures.

Il n'est pas superflu de rappeler une fois de plus que la 13^{ème} Conférence internationale du Travail avait uniquement du travail préparatoire à accomplir. On recevait néanmoins par moments l'impression que la discussion d'un projet de convention se trouvait à l'ordre du jour. Aussi, nous estimons qu'il n'est pas possible de poser aux délégués des barrières trop limitées. Quel que soit le but pour lequel se réunit une session de la Conférence, toujours elles offrent l'image de deux groupes qui se combattent, dont l'un ne songe qu'à enrayer le mouvement de la machine de conciliation et d'empêcher que l'Organisation internationale du Travail réalise le but pour lequel elle a été créée et dont l'autre s'applique avec acharnement à retirer des sessions le plus de profit possible. Le troisième groupe, la plupart du temps taciturne, est le groupe des délégués gouvernementaux qui font pencher la balance tantôt d'un côté, tantôt de l'autre.

Il est évident que la participation des armateurs signifiait un ralentissement des travaux des commissions. Ils firent pour commencer une tentative, timide il est vrai, de renverser tout le travail déjà accompli et de recommencer à nouveau. Cette tentative échoua. Toutes les propositions des délégués patronaux dans ce sens furent courtoisement repoussées, avec la remarque que ces messieurs n'avaient qu'à se faire donner les procès-verbaux des séances préalables afin de se mettre au courant de l'état des travaux. La fin des travaux des commissions équivalait au fond à la fin de la Conférence. On sait en effet que la séance plénière rejette toujours toute proposition nouvelle.

Dans les grandes lignes, les délégués ouvriers peuvent être satisfaits du résultat des travaux des commissions. Le résultat eût certes été meilleur si les revendications ouvrières avaient trouvé plus de compréhension de la part des délégués gouvernementaux des pays où un gouvernement socialiste détient le pouvoir ou dans lequel des socialistes siègent au gouvernement. Il y a ici une indication pour l'avenir. Il est de la tâche des organisations maritimes de tous les pays, et particulièrement de celles des pays dont nous venons de parler, de veiller à ce que leur gouvernement désigne des délégués qui sympathisent avec les ouvriers et d'avoir soin que la session de la Conférence qui aura à examiner le projet de

convention sur les heures de travail à bord ne désavantage pas cette catégorie de travailleurs par rapport aux ouvriers de l'industrie. Car c'est uniquement ainsi que la Conférence réalisera les promesses solennelles données aux marins. Ceux-ci ne pourront pas se déclarer satisfaits de moins.

L'activité des armateurs dans les commissions était presque toujours d'ordre négatif. Dans la séance plénière, ils votèrent contre les conclusions de la commission des heures de travail et contre celles de la commission de la protection des gens de mer en cas de maladie. Le rapport de la commission de l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports fut par contre adopté à l'unanimité des voix ! Deux délégués patronaux votèrent contre les demandes du minimum de capacité professionnelle des officiers et 17 se prononcèrent contre la protection des marins en cas de maladie. Lors du vote sur la question des heures de travail, il y eut également 17 voix contraires, mais il faut dire que les délégués patronaux de Bulgarie, France et Italie abandonnèrent leurs collègues et votèrent avec la majorité. Un délégué gouvernemental, celui de la Finlande, se rangea du côté des patrons.

Deux heures seulement furent consacrées, le jeudi 24 octobre, à l'examen du rapport du Directeur. Ce temps suffit pourtant aux armateurs pour donner expression à leur mécontentement au sujet des résultats atteints et des travaux de la Commission paritaire maritime.

Sur la proposition des délégués ouvriers chinois et indiens, la conférence décida par 48 voix contre 18 (celles des armateurs) de prier le Conseil d'administration du Bureau d'ouvrir une enquête concernant les conditions de vie et de travail des marins asiatiques, particulièrement de ceux qui travaillent hors de leur pays ou à bord de navires étrangers, et d'envisager la question de l'examen par une prochaine Conférence de la question de la nécessité d'une égalité de traitement des travailleurs nationaux et des travailleurs de couleur étrangers. Une proposition du délégué ouvrier chinois tendant à réclamer la liberté d'association pour les marins employés dans les territoires, possessions ou colonies d'un Etat étranger ou à bord de navires appartenant aux nationaux de cet Etat, fut repoussée. Il est vrai que personne ne vota contre la proposition, mais, par l'abstention de nombreux délégués gouvernementaux et patronaux, le quorum ne fut pas atteint. Ce fut la plus grande victoire que les patrons aient obtenue par leur attitude négative. Le même sort échut à la proposition du camarade Hamada de l'Union des marins japonais concernant la fixation d'effectifs minima dans la marine marchande. Le camarade Daud (Inde) réussit par contre à décider la Conférence à inviter le Conseil d'ad-

ministration à examiner la possibilité d'inscrire la question d'une limitation des heures de travail dans la navigation intérieure à l'ordre du jour d'une prochaine session de la Conférence.

Après les discours habituels de clôture, la Conférence prit fin samedi, le 26 octobre, à midi et demi.



L'espéranto dans l'I. T. F.

Une édition espéranto est venue s'ajouter aux autres éditions des Communications de presse de l'I. T. F. qui paraissent tous les quinze jours. Des abonnements peuvent être pris par les membres des organisations adhérentes à l'I. T. F. de même que par d'autres personnes. Voir pour les détails, le premier numéro, paru le 15 février, qui a été distribué sur une large échelle et est envoyé gratuitement sur demande.

Une recommandation de la langue auxiliaire.

L'organe des cheminots allemands de Tchécoslovaquie écrit entre autres ce qui suit au sujet de notre édition espéranto :

«Il est impossible aux ouvriers d'apprendre plusieurs langues étrangères. Apprendre l'espéranto ne leur cause par contre que peu de difficultés. Avec quelque zèle et quelque endurance, ils réussissent toujours à apprendre cette langue. Celui qui connaît l'espéranto a la possibilité de s'entendre avec ses camarades de classe du monde entier.

L'I. T. F. a reconnu l'importance de l'espéranto pour le mouvement syndical international. Secondez par conséquent, les efforts faits par elle pour introduire cette langue auxiliaire comme moyen d'entente dans le mouvement syndical international. Abonnez-vous au périodique de l'I. T. F., de même qu'aux Communications de presse en espéranto !

L'usage pratique de l'espéranto augmente sans cesse.

L'Association suédoise du tourisme et le Comité de l'Exposition suédoise d'art et d'industrie, qui sera tenue à Stockholm de mai à septembre 1930, ont publié, également en espéranto, une jolie brochure invitant les touristes à se rendre à Stockholm.

La succursale d'Amsterdam du service de presse socialiste allemand, qui représente en Hollande 197 journaux socialistes allemands et fait également fonction de bureau de traduction, s'occupera également à l'avenir de traductions en espéranto.

Le congrès général espérantiste de 1930.

Outre le congrès de l'Association internationale des espérantistes ouvriers qui se réunira à Londres au mois d'août prochain, un autre congrès espérantiste aura lieu en Angleterre, à savoir le 22^{ème} Congrès annuel universel de l'espéranto, à Oxford, du 2 au 9 août.

L'espéranto dans les communications et le commerce.

La Chambre de commerce française et l'espéranto.
Nous trouvons dans le Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Londres, l'affirmation que cette Chambre a, de même que d'autres Chambres de commerce françaises, recommandé que l'on choisisse l'espéranto comme langue auxiliaire internationale, parce que, à cause de sa neutralité, il ne blesse les sentiments de personne. Afin de donner à cette sympathie une forme palpable, elle a décidé de faire paraître dorénavant dans son Bulletin des articles en espéranto traitant des sujets d'ordre commercial et industriel susceptibles d'intéresser le monde du commerce français et britannique. Il sera possible de la sorte de démontrer la clarté, la simplicité et les possibilités d'expression de l'espéranto.