



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

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

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



WALPINCHE

ET QUAND MÊME !

Plus lourdement que jamais, le capitalisme pèse sur la classe ouvrière. A la suite d'une crise économique dont on n'a vu jusqu'à présent la pareille, des millions de travailleurs sont, avec leurs femmes et leurs enfants, en proie à une misère matérielle aussi bien que morale.

C'est là le capitalisme!

Parce que, pendant les années écoulées, il y a eu un surplus de production de marchandises qui ne peuvent pas être écoulées à présent avec bénéfice, des millions d'êtres souffrent la faim et sont privés de ces mêmes articles dont le surplus de production a occasionné leur chômage. Il est évident pour quiconque se donne la peine de regarder les faits en face que, vu d'un point de vue humanitaire, le régime capitaliste est une insanité. C'est un régime qui permet à un petit nombre de mener une existence parasitaire de luxe aux dépens de la grande masse des travailleurs qui, dans le cas le plus favorable, reçoivent tout juste de quoi pouvoir prolonger une pénible existence; un régime de désordre social fondé sur le mensonge et la violence.

Combien ces mensonges sont palpables!

Il y a plus de seize ans, les oppositions d'intérêts entre les groupes capitalistes de divers pays, firent explosion en une conflagration mondiale. Qu'est-il advenu des affirmations et des mots d'ordre, à l'aide desquels la classe dominante — qui dispose de tous les instruments voulus pour influencer l'opinion publique — a excité les ouvriers les uns contre les autres et les a envoyés dans l'effroyable massacre fratricide: prolétaires contre prolétaires, au profit de leur ennemi commun!

On a dit que cette guerre serait la dernière des guerres et mettrait fin, une fois pour toutes, aux hostilités entre les peuples. A présent, douze ans plus tard, dans presque tous les pays, les dépenses pour fins militaires sont plus élevées que jamais, les effectifs des armées ont été considérablement acérés et le danger de guerre menace de nouveau de différents côtés. Cette nouvelle guerre, si elle est déclenchée, dépassera de beaucoup en horreur celle de 1914/18.

On a affirmé — autre mensonge — que la grande guerre apporterait au monde la démocratie, une fois que le féodalisme aurait été vaincu. A présent, douze ans plus tard, une dictature fasciste domine, ouvertement ou de manière camouflée, dans un grand nombre de pays.

La haute finance internationale exerce sa dictature sur le monde entier, abolit ou rogne les conquêtes politiques des classes ouvrières et impose la loi à tous les gouvernements.

On a prétendu que la grande guerre relèverait le niveau d'existence général. On se rappellera ce mot d'un homme d'Etat anglais disant que la Grande-Bretagne deviendrait un pays digne d'être habité par des héros! A présent, douze ans plus tard, le chômage,

la faim, et la misère sévissent plus que jamais.

Telle est la réalité dans notre société actuelle! Avec cela, le capitalisme renforce ses positions. Les entreprises se transforment en des trusts et des consortiums dont la sphère d'influence s'étend sur le monde entier. Les consommateurs d'autrefois, dans les colonies, sont, de plus en plus, transformés en des producteurs au service du capitalisme, avec toutes les conséquences néfastes qui découlent de ce fait, par le resserrement des débouchés et la dépression du niveau général des salaires. La rationalisation de l'industrie exploite les travailleurs jusqu'à l'extrême et fait grandir tous les jours l'armée des chômeurs. Malgré tout cela, les entreprises capitalistes réalisent encore, dans cette période de crise économique, des bénéfices énormes qui se traduisent, soit par la distribution de dividendes, soit par des amortissements anormalement élevés et la formation de réserves, soit par les deux!

L'observateur superficiel pourrait penser, en constatant tout cela, que la classe ouvrière a lutté en vain, que tous les sacrifices ont été superflus, parce que les résultats du moment contrastent à un tel point avec le programme formulé par le mouvement ouvrier.

C'est ainsi que penserait un observateur superficiel. En l'examinant de plus près, on constate que cette conception défaitiste est erronée. Il est vrai qu'il n'y a point lieu aujourd'hui de se réjouir ou de se vanter. Toutefois, l'histoire se déroule en une succession d'actions et de réactions. Si la résistance à laquelle se heurte aujourd'hui le mouvement ouvrier, est plus acharnée et plus puissante qu'autrefois, si les oppositions sont plus accentuées et plus nombreuses, cela signifie uniquement que notre lutte gagne en importance, en ampleur et en signification!

Quelle que soit la misère qui frappe la classe ouvrière, il faut se dire, en face du capitalisme impitoyable, que sa situation serait pire sans l'activité menée par les travailleurs dans leurs groupements syndicaux et politiques et il ne faut pas sous-estimer l'énorme importance des résultats moraux de notre mouvement: relèvement du niveau intellectuel des travailleurs et approfondissement de la connaissance de leur propre valeur. Il ne faut, certes, pas s'exagérer l'importance de ce qui a été atteint, mais il ne faut pas non plus la sous-estimer, car les résultats acquis peuvent nous stimuler à poursuivre en mettant à profit les expériences du passé.

Il est vrai que l'extension du capitalisme aux pays coloniaux, que la constitution de trusts et de consortiums, que la rationalisation de l'industrie et les oppositions de plus en plus accentuées, rendent notre lutte plus difficile et plus dure, mais il n'en est pas moins vrai que

ces faits nous rapprochent de la bataille décisive.

Le premier mai, dans le monde entier, les militants du mouvement ouvrier se réuniront. Puisse cette unité de penser et de vouloir nous donner de nouvelles forces pour la lutte qui nous attend: lutte contre le danger de guerre, contre les tendances opprimantes du capitalisme et contre les effets de la rationalisation, lutte contre le capitalisme même; lutte encore, pour l'unité des travailleurs, quelles que soient leur croyance, leur nationalité ou leur race; lutte finalement pour le socialisme!

Proposons-nous, chacun individuellement et tous ensemble, en ce jour où le prolétariat international passera ses forces en revue, de faire un grand effort en vue de la lutte pénible qui nous attend, de renforcer nos organisations, aussi bien numériquement que par un développement des qualités morales de nos adhérents: l'esprit de sacrifice, le sentiment de solidarité, la combativité et l'énergie — tout cela à l'effet de rendre le monde meilleur qu'il n'est et de réaliser une société véritablement digne d'êtres humains.

Si nous nous acquittons de la sorte de notre devoir, nous aurons su donner un but à notre vie et nous pourrons, malgré les difficultés du moment, regarder l'avenir en face, pénétrés de cette conviction:

Et quand même... malgré tout, la victoire sera à la classe ouvrière; les serfs et les opprimés d'aujourd'hui, seront les vainqueurs de demain!

SOMMAIRE:

| | |
|--|----|
| Articles d'intérêt général: | |
| Et quand même... ! | 38 |
| L'Inde et ses travailleurs des transports (IV) | 39 |
| Communications du Bureau | 45 |
| Chemins de fer: | |
| Salaires et dividendes (III) | 41 |
| Les primes et allocations secondaires payées du personnel de la locomotive aux chemins de fer hollandais | 42 |
| L'Union internationale des chemins de fer abandonne la perche à accrocher | 45 |
| Ouvriers du transport: | |
| Programme de revendications des agents des tramways | 43 |
| La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 | 48 |
| Marins: | |
| La marine marchande japonaise et l'Union des marins (III) | 46 |
| Espéranto | 45 |

L'Inde et ses travailleurs des transports

IV.

Compagnies de chemins de fer ayant leur siège en Grande-Bretagne.

| Nom : | Siège à Londres : |
|--|---|
| Assam Bural Railway | Bishopsgate House, 80 Bishopsgate, E. C. 2. |
| Assam Railway and Trading Company | Blomfield House, 85 London Wall, E. C. |
| Barsi Railway | 307 Winchester House, Old Broad Street, E. C. |
| Bengal North Western Railway | 237 Gresham House, Old Broad Street, E. C. 2. |
| Bengal Dooars Railway | 210—216 Gresham House, Old Broad Street, E. C. 2. |
| Bengal Nagpur Railway | 132 Gresham House, Old Broad Street, E. C. 2. |
| Bombay, Baroda and Central India Railway | White Mansion, 91 Petty France, Westminster S.W. 1. |
| Madras Southern Manhatta Railway | 25 Buckingham Palace Road, S. W. 1. |
| Nizam's Guaranteed Railway | Winchester House, 50 Old Broad Street. |
| Rohilkund and Kurnanu Railway | 237 Gresham House, Old Broad Street, E. C. 2. |
| South India Railway | White Mansion, 91 Petty France, Westminster S.W. 1. |

Compagnies dont les lignes sont exploitées par d'autres compagnies.

| Nom : | Siège à Londres : |
|-------------------------------------|--|
| Delhi, Umbala, Kulka Railway | 237 Gresham House, Old Broad Street. |
| South Berar Railway | 25 Buckingham Palace Road, S. W. 1. |
| Southern Punjab Railway | Egypt House, 36 New Broad Street, E. C. 2. |
| West of India Portuguese Guaranteed | 4 Coleman Street, E. C. 2. |

Le mouvement syndical.

Les dirigeants du mouvement nationaliste de l'Inde n'ont malheureusement pas encore compris l'importance du syndicalisme et le pouvoir qu'il est possible d'acquérir par des négociations collectives. Les pouvoirs publics ont été plus rapides à saisir cette importance et, depuis 1918, lorsqu'on put enregistrer des progrès du mouvement syndical, ils se sont efforcés de tenir les travailleurs divisés entre eux.

Dans les pays européens, la guerre de 1914 amena un changement radical des relations entre employeurs et salariés. Dans l'Inde cependant, les conditions des travailleurs restèrent inchangées. La politique impérialiste du «divide et impera» a permis de maintenir, pendant plus de 150 ans, l'oppression des masses d'hommes illettrés, non organisés et assujettis au labeur le plus dur. Le gouvernement est, dans l'Inde, l'employeur principal. Les progrès du syndicalisme signifieraient donc un affaiblissement de l'impérialisme et une exploitation atténuée.

Qu'est ce qui éloigne les travailleurs des syndicats? Plus de cent soixante années de domination étrangère et d'exploitation capitaliste et le manque de toute éducation ouvrière. Voilà ce qui a tué dans les masses de l'Inde tout sentiment de confiance en soi, de courage et d'énergie. Des souffrances et des misères infinies ont miné leurs forces et leur vitalité.

Il y a parmi les simples travailleurs illettrés, un sentiment profondément enraciné leur disant qu'ils n'ont pas le droit de se syndiquer et, qu'en le faisant, ils s'exposeraient au mécontentement de leurs chefs et risqueraient de perdre leur place. Il est une chose pour ainsi dire impossible de leur faire comprendre que cette peur n'est pas fondée.

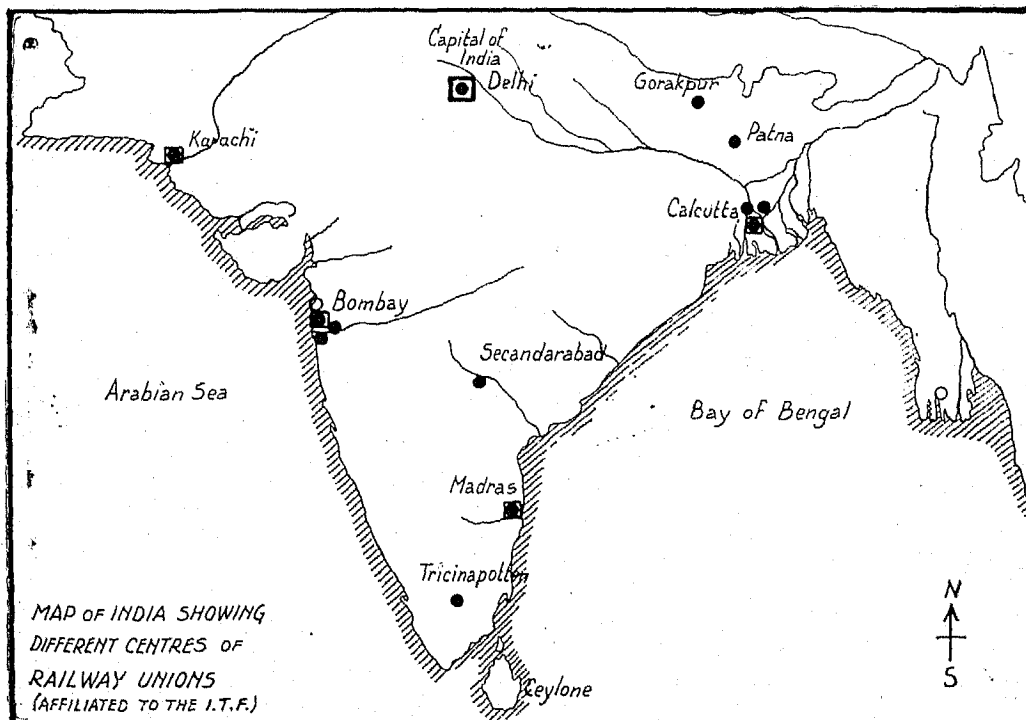
Une grave responsabilité pèse par conséquent sur les jeunes intellectuels de l'Inde et particulièrement sur les militants syndicaux. La tâche qui leur incombe est immense. Ils ont à faire face à des difficultés inouïes et il leur faudra une patience inlassable et beaucoup d'efforts pour amener les travailleurs sous les bannières du syndicalisme.

En ce qui concerne les travailleurs des chemins de fer, on peut dire que de petits syndicats groupant fort peu de membres, furent fondés à Calcutta et à Bombay, en 1919 et en 1920 respectivement. Après beaucoup de luttes et d'efforts, on put arriver à la constitution de dix-sept unions de cheminots. Quatorze d'entre celles-ci se sont réunies en une fédération sur laquelle nous allons à présent donner quelques détails.

La Fédération pan-indienne des cheminots.

Le Fédération pan-indienne des cheminots qui fut le fruit de dix années de travail persévérant, compte au total environ 100.000 adhérents et groupe par conséquent à peu près 1/8 de l'ensemble des cheminots de l'Inde. Elle fut fondée en 1925, ce qui fait qu'elle se trouve à présent dans la sixième année de son existence! Dès le début, elle a eu à faire face à de grandes difficultés financières et à une opposition de toutes parts. Elle réussit à surmonter l'épreuve et on peut dire à présent qu'elle réunit 14 syndicats bien organisés. A maintes occasions, le gouvernement de l'Inde a consulté ses permanents sur des questions importantes pour les travailleurs. En dépit de ses ressources limitées, elle a été en mesure de rendre de grands services aux travailleurs des chemins de fer.

Depuis 1925, c'est-à-dire depuis sa constitution, la Fédération est adhérente à l'I.T.F. Les noms et adresses des syndicats qui la composent sont les suivants :



Carte de l'Inde avec les sièges centraux des diverses organisations de cheminots adhérentes à l'I. T. F.

Syndicats groupés dans la Fédération pan-indienne des cheminots.

| Nom : | Adresse : | Année de fondation |
|--|--|--------------------|
| G.I.P. Staff Union | Soman Building, Girgeum, <i>Bombay.</i> | 1920 |
| B.N. Ry Indian Labour Union, E.B. Ry Employees Union | Kharagpur 2, Huzarimall Lane <i>Calcutta.</i> | 1920 |
| B.N.W. Ry Workmen's Ass. B.B. & C.I. Ry Employees Union, | Jafna Bazar, <i>Gorakhpur.</i> Lower Panel, <i>Bombay</i> | 1920 |
| M. & S.M. Ry Employees Union, | Perumber, <i>Madras</i> | 1919 |
| G.I.P. Railwaymen's Union, | Shetty Bldgs, Lower Panel <i>Bombay.</i> | 1919 |
| N.G.S. Ry Employees Union, E.I. Ry Union | Secunderabad, Deccan Kangal, <i>Patna</i> | 1927 1920 |
| E.I. Ry Union | Station Rd. <i>Imradabad</i> | 1921 |
| N.W. Ry Union | <i>Karachi.</i> | 1920 |
| S.I. Ry Labour Union | Golden Rock, <i>Trichinopoly</i> | 1920 |

Les syndicats suivants ne sont pas encore adhérents à la Fédération :

| Nom : | Adresse : |
|--|--|
| The Assam Bengal Ry Union | Chittagong, Bengale. |
| A B. Ry's Indian Employees Ass. | Noymensing Jute Merchant's Block, Mymensingh, Bengale. |
| The Kanchrapara Ry orkers Union | Ghotok Road, Nichubasa, Kanchrapara, Bengale. |
| The South Indian Ry Labour Union | Ry Labour Colony, Madura. |
| The European & Anglo-Indian Railwaymen's Ass., | Calcutta. |

Le tableau ci-dessous donne une liste des publications éditées par la Fédération pan-indienne des cheminots et par les syndicats qui en font partie :

| Nom de la publication | Intervalle de parution | Nom de l'organisation |
|-----------------------|------------------------|--|
| Railwaymen | mensuel | B.B. & C.I.R. Employees Association *) |
| Railwaymen | idem | M. & S.M.R. Union *) |
| Labour Review | idem | E.B.R. Employees *) |
| Indian Labour Journal | idem | B.N.R. Association **) |
| Press Report | idem | All-India Railwaymen's Federation **) |
| Indian Railways | idem | Employees' Association of Calcutta ** |
| Annual Report | annuel | All-India Railwaymen's Federation ***) |

*) S'occupe uniquement de questions ferroviaires.

***) S'occupe de questions ferroviaires et de questions syndicales en général.

***) Rapports sur l'activité et la situation de la Fédération et des syndicats adhérents.

Les distances dans l'Inde.

Le tableau ci-après peut donner une idée des distances qui séparent les différentes villes de l'Inde et du temps nécessaire pour se rendre d'une ville à l'autre, au moyen de rapides qui circulent à des vitesses s'élevant en moyenne à 30 milles par heure.

| | Milles | heures |
|---------------------------|--------|--------|
| Delhi-Calcutta | 902 | 27½ |
| „ -Bombay. | 865 | 31½ |
| „ -Karachi. | 907 | 30 |
| „ -Madras | 1,569 | 71½ |
| Calcutta-Madras | 1,032 | 33 |
| „ -Bombay. | 1,223 | 40 |
| Bombay-Madras | 794 | 33 |

Les revendications des cheminots.

Les revendications générales des cheminots sont trop nombreuses pour être traitées dans les détails dans le cadre du

présent article. Nous espérons que l'aperçu ci-après permettra au lecteur européen d'acquiescer quelques connaissances générales sur la situation où se trouvent les cheminots indiens.

Voici quelques-uns des principaux griefs :

- 1^o) insuffisance des salaires;
- 2^o) la différenciation dans les traitements, salaires, congés annuels et heures de travail, suivant la race de l'agent;
- 3^o) manque de vacances annuelles ou de jours de congé payés;
- 4^o) insuffisance de l'assistance médicale;
- 5^o) punitions et licenciements arbitraires;
- 6^o) insuffisance de logements pour cheminots et conditions peu hygiéniques des logements;
- 7^o) irrégularité et longueur excessive des heures de travail;
- 8^o) manque d'assurance en cas d'accidents;
- 9^o) manque d'institutions de secours-maladie, de pensions de retraite et d'autres assurances sociales;
- 10^o) manque de liberté d'association;
- 11^o) législation anti-ouvrière;
- 12^o) manque d'influence des travailleurs sur la direction et l'exploitation des chemins de fer.

1. Les salaires.

Les agents des chemins de fer de l'Inde sont répartis, en vue de la rétribution, en trois grandes catégories, à savoir :

- I. fonctionnaires supérieurs ayant un traitement de début de 500 roupies par mois;
- II. fonctionnaires subalternes ayant un salaire de début de 250 roupies par mois;
- III. agents ordinaires.

Les agents ordinaires se subdivisent comme suit :

- a) ouvriers qualifiés dont les salaires vont de 30 à 60 roupies par mois, suivant le travail et les responsabilités;
- b) manœuvres spécialisés dont les salaires vont de 20 à 85 roupies par mois;
- c) manœuvres dont les salaires vont de 12 à 30 roupies par mois.

Le tableau suivant indique la proportion dans laquelle les fonctions des trois groupes sus-mentionnés sont réparties sur les races :

| | |
|------------------------------|---|
| agents ordinaires : | 100 % d'Indiens |
| fonctionnaires subalternes : | 45,39 % d'Anglo-indiens 29,58 % d'Anglais 21,29 % d'Indiens |
| fonctionnaires supérieurs : | 7,88 % d'Anglo-indiens 70,83 % d'Anglais |

Voici comment les trois races se répartissent sur l'ensemble de la population :

| | |
|---------------|---------|
| Indiens | 97,51 % |
| Anglo-indiens | 1,84 % |
| Anglais | 0,65 % |

En mettant un chiffre de 805.000 unités comme effectif total du personnel des chemins de fer, on arrive à la proportion suivante des trois races parmi le personnel :

| | |
|---------------|---------|
| Indiens | 99,92 % |
| Anglo-indiens | 0,03 % |
| Anglais | 0,05 % |

Salaires minima.

Pour les Anglais, le traitement minimum est de 250 roupies par mois, pour les Anglo-indiens il est de 100 roupies et pour les Indiens seulement de 10 roupies. Les salaires minima payables aux trois catégories ont donc entre eux un rapport de 1 à 10 à 25. Le traitement du fonctionnaire britannique le mieux rétribué est de 4.500 roupies par mois. La proportion entre le revenu de l'agent le moins payé et du fonctionnaire le mieux payé est par conséquent de 1 à 450. (à suivre).

CHEMINOTS

Salaires et dividendes (III).

Une défaite qui ne fait pas honte.

Le Conseil national des salaires aux chemins de fer Grande-Bretagne a rendu sa sentence. La voici :

Les salaires et traitements seront réduits de $2\frac{1}{3}$ pour cent et une réduction supplémentaire de $2\frac{1}{2}$ pour cent sera appliquée aux salaires et traitements excédant 40 shillings par semaine ou 100 livres sterling par an. Les allocations pour heures supplémentaires et pour travail de nuit seront réduites de moitié, les allocations pour service dominical d'un tiers. A l'exclusion du personnel des trains et de la locomotive, de même que des sémaphoristes, les règlements sur la durée du travail seront modifiés en ce sens que la journée de travail de 8 heures pourra être étendue sur une période de présence de 12 heures.

Cette sentence a influencé les négociations entamées au sujet des salaires du personnel des ateliers, de manière que celles-ci ont abouti à un accord. Il a été décidé que ces salaires seraient réduits de $4\frac{1}{6}$ pour cent et que le salaire minimum serait de 40 shillings pour une semaine de travail intégrale. En ce qui concerne le chômage partiel, les compagnies de chemins de fer se sont engagées à ne limiter nulle part dans les ateliers, la semaine de travail à moins de 5 jours.

Les trois organisations du personnel ont accepté la sentence.

Les compagnies de chemins de fer ont fini par le faire aussi. L'Union des cheminots a ratifié également le projet d'accord intervenu entre son Comité exécutif et les compagnies de chemins de fer au sujet des salaires du personnel des ateliers.

La réduction prévue des salaires et traitements est progressive. Les salaires de 40 shillings par semaine ne seront pas atteints. Le tableau ci-après donne une image des effets qu'aura la sentence. La réduction s'élèvera pour :

| les salaires hebdomadaires de: | à % | les traitements annuels de: | à % |
|--------------------------------|------|-----------------------------|------|
| sh. 45 | 2.77 | £ 105 | 2.62 |
| " 50 | 3.00 | " 110 | 2.75 |
| " 55 | 3.18 | " 120 | 3.00 |
| " 60 | 3.33 | " 140 | 3.50 |
| " 75 | 3.66 | " 160 | 4.00 |
| " 90 | 3.88 | " 180 | 4.50 |
| " 100 | 4.00 | " 200 | 5.00 |

Les deux tiers environ du personnel de l'exploitation ont des salaires de moins de 60 shillings par semaine. Les employés — à peu près $\frac{1}{6}$ de l'ensemble du personnel — sont atteints un peu plus sérieusement que les ouvriers. Après la réduction, l'indemnité payée pour le service de nuit régulier sera de $12\frac{1}{2}$ % et celle payée pour le service dominical régulier sera de $33\frac{1}{3}$ %. L'allocation pour heures supplémentaires, fournies le jour, sera de $12\frac{1}{2}$ et celle pour les heures supplémentaires de nuit sera de 25 %.

Ce serait une erreur que de croire que les syndicats du personnel se sont décidés d'un cœur léger à accepter pour leurs membres ces réductions de salaires. «Ni les compagnies, ni les cheminots», ainsi écrit l'organe de l'Association des employés, «considèrent l'accord comme satisfaisant; nous croyons cependant que les deux parties reconnaissent qu'elles se trouvent sous l'empire de circonstances économiques qu'elles ne peuvent pas dominer et n'influencer que dans une mesure fort restreinte». Tandis que l'Association des mécaniciens et chauffeurs qualifie la sentence de «monstrueuse», on note comme une espèce de grincement de dents dans cette affirmation de l'Union des cheminots: «Il n'y avait



Crainte du chômage.
Pression des conditions économiques.

(Reproduit de *Railway Review*).

dans l'assemblée générale pas un délégué qui n'eût pas joyeusement accepté la lutte, s'il avait vu une possibilité d'en sortir victorieux».

L'organe de l'Union nationale des cheminots dresse le bilan du conflit de la manière suivante: «Une attaque décisive a été entreprise contre les fondements de nos conditions de travail. Outre la réduction des salaires, une suppression de la semaine et de la journée de travail garanties était le but essentiel des compagnies. Ce but, elles ne l'ont pas atteint. Il est vrai que nous sortons de la bataille avec des pertes, mais dans la lutte économique, de même que sur le champ de bataille, les deux parties subissent forcément des pertes. Nous nous retirons cependant avec une armée intacte. C'eût été chose facile que de nous sacrifier dans une tentative pour résister à l'attaque. Il est cependant vraisemblable que cette tentative n'aurait pas mené au but et que le sacrifice aurait été fait en vain».

L'observateur non britannique de ce conflit est frappé par la manière loyale et démocratique dont il a été liquidé. Cela n'empêche pas cependant de comprendre parfaitement la pensée du camarade Cramp, secrétaire de l'Union des cheminots, lorsqu'il écrit: «Il y a une question que l'on a souvent posée aux premiers socialistes: «Qui se chargera dans une société socialiste de faire les travaux sales?» Quelle que puisse être la réponse à cette question, notre président et moi, nous savons fort bien à présent qui a à se charger dans une société capitaliste, des travaux peu agréables!»

Commentant les débats devant le Conseil, il écrit: «Devant un mur de chiffres hostiles et dans les conditions économiques actuelles, nos arguments n'avaient pas plus de poids que des coquilles d'œufs. Le mieux que les délégués pussent faire, c'était de s'employer pour une atténuation de la sentence. C'est ce qui leur a réussi dans une large mesure».

Cramp a le droit de le dire avec conviction. Lorsqu'on compare les demandes des compagnies avec les réductions pratiquées, l'écart excède de beaucoup la «latitude» prévue par les compagnies en posant leurs revendications. Lorsqu'on voit en outre la manière bien plus rude dont ont été traités les cheminots allemands et belges, dans des conditions analogues, on arrive à la conclusion que l'Association des employés des chemins de fer peut écrire à juste titre: «C'est la pure vérité que, grâce à la solidarité syndicale, à la diplomatie déployée et à nos efforts, les cheminots sortent de la lutte avec les conditions les meilleures qu'il y eût moyen d'obtenir dans les conditions où se trouve actuellement l'industrie ferroviaire».

Les primes et allocations secondaires payées au personnel de la locomotive aux chemins de fer hollandais.

Les primes pour l'économie de combustibles et de lubrifiants existent déjà depuis assez longtemps dans le service de la locomotive aux chemins de fer hollandais. Les systèmes disparates de la période d'avant-guerre ont été graduellement assimilés les uns aux autres. La concentration de la direction et de l'exploitation des réseaux de chemins de fer a permis, en 1921, de réaliser l'unification des systèmes de primes.

Les catégories d'agents qui bénéficient de ces primes sont les mécaniciens et les chauffeurs. Une caractéristique du système est celle-ci que le niveau des prix des carburants et matières de graissage n'a aucune influence sur le taux des primes. Les chiffres appliqués aujourd'hui sont déjà en vigueur depuis 1921. Dans la fixation des quantités autorisées, on tient compte des variations du climat. Les quantités varient avec les saisons : l'été (de mai à septembre), l'hiver (de novembre à février) et les périodes de transition, c'est-à-dire les mois de mars, avril et octobre. La conformation du terrain — le pays est entièrement plat — permet de fixer des taux uniformes pour tout le pays, de négliger entièrement le facteur « côtes et rampes » et d'établir un même chiffre pour tous les types de trains, sans faire de différence entre les trains de voyageurs, trains de marchandises et trains marchant à vide. Le poids du train est uniquement exprimé par le nombre des essieux. Le calcul des primes ne reconnaît en outre qu'un seul « combustible », expression qui englobe aussi bien le charbon que les briquettes et le coke. Avec cela, on assimile pour le calcul des primes, un litre d'huile à un kilogramme de graisse.

L'indication de ces quelques normes permet de constater que le système des primes est établi sur des bases aussi simples que possible. C'est là sans doute une des raisons pour lesquelles, il y a relativement peu de critiques de la part du personnel; les bénéficiaires des primes peuvent calculer eux-mêmes avec assez de précision ce qui leur revient.

En ce qui concerne les quantités de combustible autorisées, les types lourds de locomotives sont classés en quatre groupes et les types plus légers, actuellement au nombre de quatre, sont classés en trois groupes.

Nous faisons suivre, à titre d'éclaircissement, un tableau qui indique les quantités autorisées pour la période d'été :

| Nombre d'essieux | Kilos de combustible par locomotive-kilomètre | | | | Type léger |
|-------------------------|---|----|-----|----|------------|
| | Types lourds | | | | |
| Locomotive haut-le-pied | Groupe I | II | III | IV | |
| 2— 5 | 5 | 5 | 6 | 7 | 5 |
| 11— 15 | 9 | 8 | 9 | 9 | 8 |
| 36— 45 | 11 | 10 | 11 | 11 | 10 |
| 66— 75 | 14½ | 13 | 14 | 14 | 13 |
| 91—105 | 17 | 16 | 17 | 18 | 15 |
| 106 et plus | 19 | 18 | 19 | 19 | — |
| | 20 | 19 | 20 | 21 | — |

Pendant les périodes de transition, toutes les quantités sont augmentées d'un kilogramme. Pendant la période d'hiver, elles sont augmentées de deux kilogrammes et pour les trains dont le nombre d'essieux dépasse un minimum déterminé (15 pour les locomotives de type léger, 40 à 50 pour les types les plus lourds), on accorde encore un kilo.

Pour les arrêts et pour l'allumage, une quantité globale est prévue par journée-locomotive (480 kgs pour les types les plus lourds). Pour les locomotives affectées au service de réserve et de manœuvres, on a établi des taux horaires qui sont également appliqués pour les travaux proprement dits des trains, tels que : l'allumage de trains destinés à être remorqués par une autre locomotive, le chauffage de locaux, la fourniture de vapeur pour faire fonctionner des pompes etc.

Seules les locomotives au service de la traction donnent droit à des primes. Lorsqu'une locomotive est passagèrement employée au service des manœuvres, elle est éliminée pendant cette période du calcul des primes; lorsque, par contre, une locomotive de manœuvres est employée passagèrement au service des trains, les agents qui la montent ont droit, pendant cette période, à des primes d'un même montant que celles touchées par le personnel des locomotives régulières du même service.

Les chauffeurs auxiliaires touchent pour les jours de leur emploi sur la locomotive, une allocation de fl. 0,30 par jour, mais ils n'ont pas droit aux primes.

La différence entre le combustible réellement employé et la quantité autorisée est appelée « économie », et donne droit à une prime de fl. 3,75 par tonne. Le mécanicien a droit aux 2/3 de ce montant, le chauffeur à 1/3. L'économie est calculée tous les mois pour chaque locomotive. La prime est répartie sur les différents mécaniciens et chauffeurs qui ont desservi la machine dans le courant du mois, suivant le nombre de kilomètres accomplis par chacun d'eux.

Lorsqu'on dépasse le montant autorisé on s'expose à des « amendes » qui s'élèvent à fl. 1,80 par tonne et sont également portées pour les 2/3 par le mécanicien et pour 1/3 par le chauffeur. Les amendes ne peuvent être portées qu'en déduction des primes; elles ne peuvent pas être retenues sur les salaires.

On n'a pas fixé de limite maximum pour les primes. Lorsque les économies sont extraordinairement importantes ou que les amendes sont anormalement fréquentes, on procède à une enquête pour connaître la cause de cet écart de la moyenne. Lorsque des circonstances spéciales sont favorables aux économies, on diminue en conséquence les quantités autorisées. Lorsque des circonstances spéciales empêchent en partie ou entièrement les possibilités de réaliser des éco-

mies, les quantités autorisées sont augmentées. Les quantités autorisées de lubrifiants sont calculées suivant les parcours kilométriques de la locomotive. (Le litre et le kilogramme sont des quantités assimilées et de valeur égale; nous les désignerons ci-après par le terme unité).

Pour les locomotives de petit type, la quantité autorisée est de 3 unités par 100 km. Pour tous les types de locomotives, elle est de 15 unités par 100 heures de manœuvres. Pour la consommation restant au-dessous de la quantité autorisée, on paie une prime de fl. 10,50 par 100 kgs dont fl. 7.— vont au mécanicien et fl. 3,50 au chauffeur. La consommation en excès amène des amendes de fl. 0,03 par unité, à porter par le mécanicien. Cela a duré quelque temps avant qu'on ait pu arriver à établir des normes pour l'emploi de combustibles et de lubrifiants. Au début, on a calculé des taux suivant les dimensions et puissances de traction des machines. Graduellement, les taux ont été corrigés sur la base des expériences acquises. Pour de nouvelles locomotives, on a établi des parallèles avec celles déjà en service.

Il existe une troisième sorte de primes qui est celle payée pour rattraper des retards dans le service-voyageurs. Lorsqu'un train dont la locomotive n'a pas de charge excessive, est en retard sur l'horaire, le mécanicien est passible d'une amende de 3 cents par minute, le chauffeur d'une amende de la moitié de cette somme. L'amende n'est pas infligée les jours de tempête. Lorsque des retards sont rattrapés, les mécaniciens et chauffeurs ont droit à des primes de respectivement 6 cents et 3 cents par minute.

La perte de primes que comporte le service régulier aux manœuvres et au service de réserve, est compensée par une « prime de réserve et de manœuvres » qui s'élève à fl. 0,07 par heure pour le mécanicien et à fl. 0,04 pour le chauffeur.

Lorsque le personnel de la locomotive est empêché de faire du service pour cause de maladie ou de congé, il a droit à une indemnisation pour perte de primes. Cette indemnisation est calculée sur le montant moyen payé par jour à l'agent en question pendant l'année précédente.

**

Les primes et les indemnisations versées en cas de perte de primes, jouent un rôle important dans le revenu du personnel de la locomotive de Hollande. L'administration évalue leur montant à une moyenne annuelle de fl. 350.— pour les mécaniciens et de la moitié de ce montant pour les chauffeurs. En 1928, 4.690 agents de la locomotive ont touché ensemble un montant de fl. 1.099.002.—, c'est-à-dire une moyenne de fl. 234 par homme. Lorsqu'on diminue ou augmente cette somme d'un tiers, on arrive à une moyenne de respectivement fl. 156 pour les chauffeurs et fl. 312 pour les mécaniciens. Ces chiffres correspondent à la disposition qui prescrit que, par une

contribution volontaire (8½ %), les primes peuvent entrer en considération pour le calcul de la pension de retraite, jusqu'à un montant de

300 fl. pour le mécanicien
(traitement de 1.728—2.424) *)
200 fl. pour le mécanicien de réserve
(traitement de 1.584—2.040)
150 fl. pour le chauffeur
(traitement de 1.488—1.848)

La somme versée en salaires aux agents de la locomotive (10,45 millions) se trouve en proportion de 1 à 0,1052 avec la somme des primes et des indemnités pour perte de primes. L'admini-

stration évalué cette proportion pour les mécaniciens à une moyenne de 1 à 0,1323 et pour les chauffeurs de 1 à 0,0851.

La somme totale des primes versées pour économie de matériel et précision, s'élevait à fl. 788.898. L'expérience a appris que sur 10 florins de primes pour économie de combustible, il y a un florin de prime pour économie de lubrifiants et autant pour rattraper les retards. Lorsque nous décomposons, suivant cette proportion, la somme totale des primes, en nous appuyant en outre sur quelques données du rapport pour 1928 **) sur les chemins de fer hollandais, nous arrivons aux constatations suivantes :

| | Combustibles. | Lubrifiants. |
|---|----------------|--------------------|
| Consommation totale | 760.000 tonnes | 15.000 quint. mét. |
| Economie | 175.200 „ | 6.285 „ „ |
| Pourcentage de l'économie | 18,7 % | 19,5 % „ „ |
| Prix d'acquisition de la consommation totale | fl. 7.166.000 | fl. 166.000 |
| Prix d'achat par tonne de combustible et par 100 kgs (hectolitre) de lubrifiant | „ 9,35 | „ 11,05 |
| Valeur des économies réalisées | „ 1.638.000 | „ 69.400 |
| Somme des primes (à peu près 10/12 pour combustible et 1/12 pour lubrifiants) | „ 657.000 | „ 66.000 |
| Excédent brut au profit de l'administration | „ 981.000 | „ 3.400 |
| Après déduction des indemnités pour pertes de prime | fl. 310.000 | |
| Reste excédent net | fl. 674.000 | |

La consommation totale a trait à 49,09 millions de locomotives-kilomètres et à 1,7 millions d'heures de manœuvres. Attendu que le service des manœuvres ne don-

ne pas droit aux primes, on peut dire que les économies réelles seront passablement au-dessus du pourcentage de 18,7 % calculé ci-dessus. On peut les évaluer à à peu près 25 %.

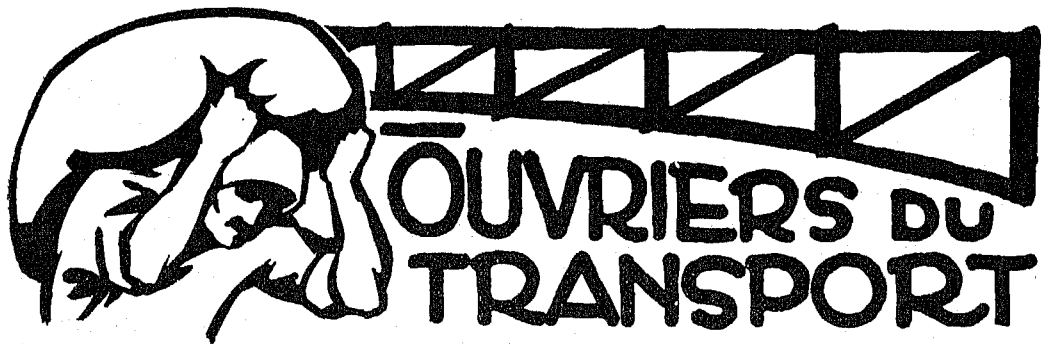
On peut conclure, en considérant ce pourcentage relativement élevé, en pensant au droit de faire entrer les primes en ligne de compte pour le calcul de la retraite et à la simplicité du système, qu'il n'a pas été conçu exclusivement comme une espèce de « participation aux bénéfices ». Il s'agit bien plutôt d'une méthode pour faire entrer en considération le facteur de la qualité du travail fourni, dans le calcul de la rétribution.

Par hasard ou intentionnellement, le système permet une influence de la qualité du travail sur environ 1/12 à 2/15, c'est-à-dire en moyenne sur 1/10 de la rétribution. Les question de savoir si cette mesure est justifiée du point de vue syndical appartient au domaine des théoriciens.

Le système est issu de longues années d'expérience (d'avant la concentration de la société des chemins de fer hollandais avec les chemins de fer de l'Etat) et il est resté inchangé pendant dix ans. Ni l'administration ni les syndicats du personnel ne désirent des modifications importantes. Il ressort de ceci que point n'est besoin de calculs scientifiques compliqués, pour réaliser des résultats moralement et matériellement satisfaisants.

*) Traitements payés dans la classe la plus élevée des lieux de résidence, à savoir la deuxième.

**) Les chiffres pour 1929 ne se prêtent pas à des parallèles, attendu que l'hiver a été anormalement froid cette année.



Programme de revendications des agents des tramways.

Les efforts des organisations syndicales des agents des tramways doivent tendre à faire assurer, tant par la loi que par des contrats collectifs régissant les conditions de travail, les conditions minima ci-après :

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

A. Régie municipale.

Les tramways sont un moyen de transport public et au service de la communauté. Dans tous les pays, les entreprises de tramways doivent passer aux mains de la municipalité ou être transformées en des entreprises d'économie collective afin d'éliminer les influences du capital privé, qui vise uniquement à la spéculation et à la réalisation de bénéfices.

B. Concessions.

L'octroi de concessions doit être subordonné à un engagement de la part de l'entreprise, qu'elle satisfera aux revendications minima formulées par l'I. T. F.

Les concessions expirées ne doivent pas être prolongées ou renouvelées mais l'entreprise en question devra passer entre les mains des pouvoirs publics ou être transformée en une entreprise d'économie collective.

II. DISPOSITIONS JURIDIQUES.

A. Droit ouvrier.

1) Droit d'association.

Le droit d'association et de réunion devra être garanti au personnel.

2) Représentation du personnel.

La constitution d'organismes de représentation du personnel élus par celui-ci, (conseils d'entreprise) devra être prévue par la loi et protégée par elle. Ces organismes auront les droits et attributions ci-après :

- a) la représentation et la sauvegarde des intérêts du personnel, particulièrement lorsqu'il s'agit de l'engagement de nouveaux agents, de licenciements et de mesures disciplinaires;
- b) la possibilité de prendre connaissance de la gestion des entreprises — examen des bilans — de demander des renseignements d'ordre commercial et technique touchant l'entreprise; au moins un représentant du personnel doit participer aux sessions du conseil de direction ou d'administration.

3) Droit de conclure des contrats collectifs.

La législation de chaque pays doit accorder aux organisations syndicales, indépendantes de l'entreprise, le droit formel de conclure, au nom du personnel, des contrats collectifs régissant l'ensemble des conditions de travail et de salaires.

4) Règlements de service.

Les règlements de service doivent être arrêtés par accord entre les administra-

tions et les représentants du personnel (conseils d'entreprise).

5) Engagement au service.

En raison des risques et des responsabilités que comporte le service, le personnel devra être titularisé après une courte période de stage. L'engagement définitif ne pourra être rompu, sauf les cas de décès ou de mise à la retraite, que par la voie d'une mesure disciplinaire.

6) Institutions disciplinaires.

Là où il existe des institutions disciplinaires, leur statut doit faire l'objet d'un accord entre l'entreprise et le personnel ou l'organisation syndicale de celui-ci, et la composition des conseils de discipline ou des tribunaux doit être paritaire (représentants ouvriers et patronaux). Le président doit être neutre et n'appartenir à aucune des deux parties.

G. Droit pénal.

Il faudra agir dans tous les pays de la manière la plus appropriée pour obtenir l'abrogation de mesures pénales plus sévères pour les agents des tramways que pour d'autres catégories de travailleurs.

Le Code pénal de presque tous les pays prévoit pour les contraventions commises par les agents des tramways dans l'exercice de leurs fonctions, des punitions sensiblement plus sévères que pour ces mêmes délits ou des délits analogues commis par d'autres citoyens. Les motifs de ce traitement inégal ont été supprimés depuis longtemps par le développement de la circulation moderne.

En ce qui concerne le droit civil, ouvrier et social, les agents des tramways ne devront pas être préjudiciés par rapport aux autres employés et ouvriers de leur pays. Là, où des différenciations existent, il faut viser à leur suppression.

III. CONDITIONS DE TRAVAIL.

A. Durée du travail.

1) Heures de travail normales quotidiennes.

Les heures de travail doivent être fixées à 7 heures par jour. Il faut tendre à éviter un calcul de la durée du travail basé sur le total des heures fournies pendant une semaine, quinze jours ou une période plus longue. Le temps nécessaire pour la préparation et la fin du service doit être considéré comme durée du travail. Lorsque le receveur a encore à régler ses comptes après la relève, le temps qu'il met pour se rendre à l'endroit de règlement doit être considéré comme durée du travail.

2) Heures supplémentaires.

Il faut fixer un maximum — pas plus d'une heure par jour ou 6 heures par semaine — pour les heures supplémentaires admissibles. En principe, les heures supplémentaires ne doivent être fournies que pour achever des parcours réguliers.

3) Jour de repos.

Chaque semaine de travail devra com-

prendre une journée de repos d'une durée d'au moins 36 heures consécutives.

4) Repos.

Le repos entre deux tours de service (repos de nuit) doit avoir une durée ininterrompue d'au moins 10 heures. Chaque tour de service doit être coupé d'intervalles de repos (non payés) d'une durée convenable, destinés aux repas. Les courtes interruptions du service (payées), découlant des horaires de même que les arrêts aux points terminus, doivent être considérés comme temps de travail.

Une interruption du service, onéreuse pour les loisirs de l'agent, ne doit comme règle pas excéder la durée normale d'un intervalle de repas. Là où les conditions d'exploitation le rendent indispensable, des tours de service coupés peuvent être établis. Une telle coupure doit cependant avoir une durée minimum de 2 heures et ne peut se produire qu'une fois par jour. L'amplitude maximum de la journée de service coupée ne doit pas dépasser 12 heures.

5) Vacances.

Un congé annuel minimum payé doit être accordé. Il ne peut être compensé d'aucune manière.

B. Rétribution.

1) Manière de rétribution.

La rétribution des agents doit se faire au moyen d'un salaire fixe mensuel ou hebdomadaire. Les systèmes de rétribution comportant des primes, des pourcentages des recettes etc., doivent être combattus. Là où le salaire aux pièces existe dans les ateliers, il faut tendre à la fixation d'un salaire minimum garanti.

2) Rétribution d'heures supplémentaires, travail pendant les heures de repos, travail de nuit.

Les heures supplémentaires, de même que le service accompli en cas de force majeure pendant les heures de repos et le travail de nuit, doivent être rétribués à un taux supérieur au taux normal.

3) Allocation de vacances.

En sus du salaire afférent à la période du congé, il y a lieu de revendiquer le paiement d'un supplément pécuniaire sous forme d'allocation de vacances, afin de garantir réellement la reconstitution des forces physiques et psychiques des agents.

IV. INSTITUTIONS SOCIALES ET MESURES D'HYGIÈNE.

1) Secours - maladie.

Il faut viser à la création légalement prévue d'institutions d'assurance qui n'accordent pas seulement des secours matériels, mais garantissent aussi aux agents malades, des soins, le traitement médical et les médicaments. Il faut en outre assurer aux agents la continuation du salaire en cas d'empêchement de faire du service pour cause de maladie, particulièrement lorsque celle-ci provient d'un accident.

2) Pensions-invalidité, vieillesse, et survivants.

Les agents des tramways devenus inaptes au service par suite d'invalidité ou de vieillesse doivent bénéficier de pensions provenant soit — et de préférence — d'établissements institués par la loi, soit de caisses de pension nationales, ou d'institutions spéciales créées au sein des entreprises. La subsistance des veuves et des orphelins d'agents doit être assurée par des moyens analogues.

3) Hygiène.

Le personnel roulant et le personnel de la voie doivent être protégés de manière suffisante contre les intempéries; dans les pays froids, en pourvoyant les agents de manteaux et de bottes (eu hiver de pelisses, gants et bottes de feutre); dans les pays chauds en leur procurant des moyens de protection contre l'ardeur du soleil, les pluies torrentielles etc.; dans tous les pays par la fermeture des plate-formes. Des abris transportables ou des cabines devront être mis à la disposition des aiguilleurs.

Les ateliers et les fosses de nettoyage doivent être pourvus d'aspirateurs de poussière, de systèmes de ventilation et d'autres installations de protection adéquates.

Les marchepieds latéraux des voitures, si dangereux pour les receveurs, doivent être supprimés. Les voitures de ce type devront être soit transformées, soit retirées du service.

4) Sièges sur les véhicules.

L'expérience a appris que le fait de rester toujours debout sur les voitures en mouvement occasionne fréquemment de graves maladies professionnelles. Le poste de conduite doit par conséquent être installé de manière que le machiniste puisse faire son service dans la position assise. L'automobile est un exemple de la possibilité pratique et de l'utilité d'une telle installation du poste de conduite. Les plate-formes doivent être munies de strapontins, à l'usage des receveurs aux moments de faible affluence.

5) Réfectoires, lavabos et cabinets.

Aux dépôts, aux points de relève et aux points terminus des lignes de tramways, des réfectoires et des lavabos pourvus de savon doivent être à la disposition du personnel, en vue particulièrement du danger d'infection auquel les receveurs sont exposés par la manipulation de l'argent et par le contact constant avec les voyageurs. Des cabinets bien entretenus doivent être à la disposition des agents.

V. EQUIPEMENT TECHNIQUE.

1) Moteurs.

La circulation moderne exige une grande vitesse, des démarrages rapides et le maintien de la vitesse acquise dans les rampes. Pour assurer, dans ces conditions, la sécurité des voyageurs et des autres usagers de la rue, les voitures motrices doivent être équipées de moteurs puissants. L'introduction de moteurs puissants ne

doit pas être différée jusqu'à la mise en service de nouvelles voitures ; les vieilles motrices doivent également être équipées de moteurs suffisamment puissants.

2) Appareils pour signaler la direction.

Les voitures motrices des tramways doivent être équipées d'appareils pour signaler les changements de direction.

3) Freins.

Pour assurer le maximum de sécurité, les voitures doivent être munies de freins automatiques agissant sur chaque train de roues du convoi.

Chaque voiture motrice doit être équipée d'un sablier, également utilisable lors de marche arrière. Dans les pays froids, il faut employer du sable séché afin de prévenir des défauts de fonctionnement du sablier par suite de gel.

4) Attelage automatique.

Tous les véhicules de tramways doivent être équipés de l'attelage automatique, afin d'éviter des accidents.

5) Poste de commande.

La place du wattman doit être isolée de manière appropriée, pour éviter que les voyageurs le dérangent ou le distraient.

6) Mesures de sécurité.

Sur les parcours en dehors des agglomérations, il faut installer des appareils automatiques de signalisation optique et veiller à un éclairage suffisant de la voie.

7) Aiguilles.

Pour autant que l'aiguillage n'est pas électrique, on ne peut être fait à la main sans obliger le wattman à quitter la voiture, le levier de l'aiguillage doit se trouver sur le trottoir, ceci afin d'éviter des accidents.

Formation du personnel.

La formation du personnel mérite la plus grande attention. Elle doit se faire dans des écoles de l'entreprise, pendant un temps d'une durée suffisante, pendant laquelle le salaire doit être versé intégralement. Les instructeurs doivent être parfaitement à la hauteur du métier qu'ils enseignent et avoir administré des preuves de leurs capacités d'enseignement devant des autorités compétentes. L'instruction doit s'étendre aux connaissances techniques du personnel et le mettre à même de remettre autant que possible en état les machines et installations électriques en cas de panne, d'accident ou d'autres incidents. Il semble également utile d'instruire les agents au sujet des premiers secours à fournir en cas d'accident.

Limite d'âge.

Les personnes âgées de moins de 21 ans ne peuvent pas être employées au service roulant des tramways.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues.

Pour 1930.

Fédération française des moyens de transports fl. 567.16

Pour 1931.

Syndicat national du personnel des C. P. T. T. M. A. de Belgique. 785.—
 Union danoise du personnel de la locomotive. 150.40
 Syndicat danois du personnel du service général. 64.—
 Union britannique des transports 3760.—
 Union norvégienne des transports 616.—
 Union des cheminots autrichiens 2975.12
 Syndicat national des cheminots espagnols 2400.—
 Fédération suisse des cheminots 744.70
 Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation. 319.13
 Syndicat des marins de la Trinité. 25.14
 Groupements italiens 7.27

Congrès.

Association des employés des chemins de fer anglais du 11 au 14 mai à Portsmouth.
 Fédération luxembourgeoise des cheminots, du 2 au 3 mai à Vianden.
 Syndicat National des cheminots espagnols du 2 au 10 mai à Salamanca.
 Union des cheminots allemands, du 21 au 27 juin à Hambourg.
 Union britannique des transports, le 29 juin et jours suivants à Blackpool.
 Union suédoise des transports, le 2 août et jours suivants à Stockholm.
 Fédération internationale des employés et techniciens, du 11 au 15 mai à Amsterdam.



Succès de notre publication *esperanto*.

Depuis janvier 1931, nos Communications de presse en *esperanto* paraissent en une forme élargie. Elles contiennent à présent, outre les notices coutumières, des extraits des principaux articles parus dans l'organe mensuel, de même qu'une rubrique spéciale qui traite des questions intéressantes de manière directe les groupements *esperantistes* d'ouvriers des transports et des communications. Chaque numéro contient en plus une liste des termes techniques employés. Les trois premiers numéros comptaient chacun 12 pages.

Ces innovations ont été accueillies avec satisfaction, ce qui nous est prouvé par le nombre croissant d'abonnements. Fin 1930, le nombre des abonnés était de 124, chiffre qui, au 1er avril 1931, avait passé à 206. Les plus grands nombres d'abonnements ont été pris dans les pays ci-après (entre parenthèses le chiffre d'abonnés en 1930): Tchécoslovaquie 46 (46); Suède 37 (4); Hollande 30 (20); Suisse 24 (10); Autriche 14 (4).

Nous avons l'espoir que l'accroissement du nombre des abonnements se poursuivra, attendu que nous recevons à maintes reprises des lettres élogieuses au sujet de notre publication.

Une organisation ouvrière *esperantiste* au Japon.

Le 18 janvier 1931, le congrès de constitution d'une organisation ouvrière *esperantiste*, la «*Japana Proleta Esperantista Unio*» eut lieu à Tokio. L'auteur révolutionnaire bien connu au Japon, Ujaku Akita, lui-même fervent *esperantiste*, fut élu président. L'organisation publie un organe «*Proleta Esperantisto*», en langues japonaise et *esperanto*.

L'avis du professeur Samojlowitch sur l'*esperanto*.

Le professeur Samojlowitch, le savant explorateur polaire dont la renommée est mondiale depuis le sauvetage de l'expédition Nobile en 1928, s'est

déclaré être un grand ami de l'*esperanto*. Selon lui, l'*esperanto* est un moyen très important pour réaliser une entente plus efficace entre les peuples. Il estime qu'une introduction générale de l'*esperanto* pourrait aider beaucoup à la réalisation de travaux scientifiques. Qu'on compare cette opinion de l'éminent savant avec l'attitude de tant de soi-disant critiques qui, sans rien connaître à la chose, se considèrent appelés pour qualifier l'*esperanto* d'utopie!

L'*esperanto* dans les communications postales et télégraphiques.

L'administration des P. T. T. de Suisse a invité ses agents à apprendre l'*esperanto* et à suivre à cet effet des cours de cette langue.

Le directeur général de l'administration des P. T. T. de Bulgarie a rendu une instruction de service prescrivant au personnel d'apprendre l'*esperanto*. Des cours d'*esperanto* sont à cet effet organisés à l'école des P. T. T. à Sofia.

Comment il ne faut pas faire!

En automne 1930, un congrès coopératif international fut tenu à Vienne. Un des délégués hollandais décrit comme suit ses impressions: «*Celui qui assiste pour la première fois à un pareil congrès, ne peut pas se défendre d'une impression de grand désordre. La plupart du temps, la salle est à moitié vide et, pendant les débats, les délégués quittent à tout moment leur place. La chose est d'ailleurs compréhensible: un discours tenu par exemple en anglais, doit d'abord être traduit en allemand et en français, avant que les débats puissent commencer*». A ce congrès, les Russes ont fait parler un de leurs délégués en mongole, afin que celui-ci ne puisse par être compris par le président et soit rappelé à l'ordre.

Dans un compte-rendu sur le congrès archéologique tenu à Bruxelles, nous trouvons le passage suivant: «*... Les savants ne sont pas toujours de bons orateurs, les Allemands, Italiens, Portugais et Espagnols ne possèdent pas toujours à fond la langue française qui était la langue véhiculaire dans ce congrès. Cela demandait souvent beaucoup d'efforts, de se retrouver dans cette Tour de Babel!*»

L'U. I. C. abandonne la perche à accrocher.

Au moment où des rapports et projets parlementaires firent de l'attelage automatique une question d'actualité, les compagnies françaises de chemins de fer annoncèrent qu'elles avaient trouvé une nouvelle solution: la perche à accrocher. La Commission spéciale de l'attelage automatique de l'Union Internationale des Chemins de fer fut appelée à examiner cet outil nouveau.

Le Bulletin de l'U. I. C. donne un compte-rendu de la dernière session du Comité de Gérance, tenue en décembre 1930.

Nous en reproduisons le passage suivant:

Emploi de la perche à accrocher les wagons, utilisée par la Compagnie du Chemin de fer du Nord français.

La Commission spéciale estime que la perche à accrocher de la Compagnie du Nord français ne résoud la question posée que partiellement et dans des cas bien déterminés. Dans certaines conditions d'exploitation se présentant dans certains pays, elle peut créer des risques nouveaux de danger. Il appartient à chaque Administration de faire la balance des nouveaux dangers avec ceux que l'emploi de la perche d'accrochage permet de supprimer et de juger si elle veut ou non généraliser l'utilisation de la perche à accrocher en l'adaptant à son propre matériel.

MARINS

La marine marchande japonaise et l'Union des marins

par S. MOGI.

III.

Bien que, ainsi que je viens de le dire, le premier groupement des armateurs du Japon date de 1894, l'Association des armateurs fut organisée dans sa forme actuelle pour pouvoir satisfaire aux besoins dérivant des travaux de la session maritime de la Conférence internationale du Travail, tenue à Gênes en 1920. Cette association groupait, pour la première fois, pour ainsi dite toutes les sociétés d'armement, petites et grandes. En 1929, le nombre de ses membres était de 151, c'est-à-dire de 45 pour cent du nombre total des armateurs. Le tonnage total des navires leur appartenant, s'élevait à 3.190.000 tonneaux, soit 90 % du tonnage total japonais. Il existe encore d'autres groupements indépendants d'armateurs, tels que l'Association des armateurs de Kobe, la Ligue des armateurs de Hakodate etc.

L'Association des armateurs fut constituée pour s'occuper des questions ouvrières soulevées par l'organisation syndicale des gens de mer. Elle s'est occupée de navires désarmés, de règlements pour limiter la cargaison, du problème des vieux bâtiments, des conventions relatives au salaire minimum etc. Il est certain qu'à l'exception peut-être de la Fédération de l'industrie cotonnière, elle est l'association patronale la mieux organisée du pays. Elle dispose d'un secrétaire très capable, fort bien rétribué, et est organisée en différents services, suivant un système qui permet de traiter de manière efficace n'importe quelle question ouvrière qui se pose.

Contre cette organisation patronale, les intérêts des travailleurs sont représentés à l'heure qu'il est, par l'Union des marins japonais qui peut bien se dire la meilleure organisation syndicale du Japon, et probablement même l'organisation la plus sérieuse et la plus active d'Orient.

Je vais à présent vous parler de la lutte acharnée menée par les marins et leur organisation pour arriver à la situation actuelle qui, bien qu'elle ne soit pas satisfaisante, a du moins été sérieusement améliorée par la lutte menée et la victoire remportée sur l'Association des armateurs en ce qui concerne le droit de conclure des contrats collectifs. En parlant de cette lutte, j'ai constamment à l'esprit les noms de deux militants : l'œuvre admirable du camarade Hamada et le concours bienveillant du camarade Narasaki sont l'orgueil de l'Union des marins. Je veux, en même temps, rendre hommage à la grande masse de marins inconnus qui, en agissant en complet accord avec les directives de leurs dirigeants, ont facilité leur tâche et en ont augmenté la valeur.

Pendant la décade qui suivit l'ère du Meidji, les marins étaient en majorité recrutés, soit parmi les serviteurs hors d'office des derniers seigneurs féodaux, soit parmi des ouvriers non qualifiés n'ayant aucune expérience du métier du marin. A cause de cela, la navigation maritime se heurta, dans sa transformation en industrie capitaliste extrêmement poussée, à des difficultés inouïes. Pour surmonter ces difficultés, on enrôla sur les navires japonais un grand nombre de capitaines et d'officiers étrangers. Ces officiers firent leur devoir, en ce qui concerne la conduite des navires, mais ils ne se souciaient point du bien-être des marins. Les marins eux-mêmes n'avaient pas encore compris la modification qui était en train de s'accomplir dans l'ensemble du système d'enrôlement et ils ne pouvaient pas, par conséquent, comprendre ou contrecarrer le régime capitaliste, qui, à cette époque, n'était autre chose qu'un régime d'exploitation d'une classe ouvrière encore pénétrée d'idées féodales. Les conditions de travail ne trouvaient à ce moment leur pareille que dans les misérables conditions des travailleurs des transports par terre. Le fait que leurs navires

étaient commandés par des officiers étrangers, fit perdre aux marins japonais, la joie au travail et les fit s'adonner à l'ivrognerie et au jeu, afin de trouver quelque soulagement des conditions terribles dans lesquelles ils devaient travailler. Afin de faire face à cette difficulté, le gouvernement créa, en 1876, l'École maritime et promulgua un décret prescrivant que les officiers de la marine marchande devaient avoir un brevet et, en 1879, un décret relatif à l'enrôlement des marins et des chauffeurs. Dans leur application pratique, ces mesures ne donnèrent toutefois pas beaucoup de résultats pour les marins, mais elles se limitèrent surtout à une meilleure formation des officiers. C'est ce qui donna lieu à M. Ito et cinquante autres personnes, de chercher à constituer, pour la première fois au Japon, une Maison du marin, sur le modèle des institutions de ce genre existant en Europe et ayant pour but de secourir les marins et de leur donner plus de bien-être. Le projet était entièrement philanthropique, mais il jeta les bases pour l'Association de secours des marins japonais qui fut fondée en août 1890.

Pendant les 10 années qui suivirent, l'activité de cette association tendit à améliorer les conditions de travail des marins et à influencer leur conduite; à créer une nouvelle école pour la formation des officiers; à mieux régler l'enrôlement de manière qu'on tienne compte des mérites de marins expérimentés; à aider les marins à entretenir leur familles; à créer des hôpitaux et des foyers pour marins; à encourager les hommes à faire des économies et finalement à diriger un bureau de placement pour marins et à exercer les matelots pour les opérations militaires. En examinant ce programme, on se rendra compte des merveilleux services qu'a pu rendre cette association et on comprendra qu'il n'est pas possible de nier qu'elle a eu une influence heureuse sur le bien-être des marins.

En dépit du décret du gouvernement de 1876, qui accordait aux Japonais le droit d'être officiers de la marine marchande, le nombre des officiers japonais n'augmenta pas beaucoup et en 1885 il n'y avait que 55 officiers japonais brevetés sur un total de 215 officiers. Ce fait trouvait surtout sa cause dans le refus des compagnies d'assurances étrangères d'assurer les bâtiments japonais qui se trouvaient sous le commandement d'officiers japonais. L'indignation des officiers japonais contre cette différenciation aboutit à la constitution, en décembre 1891, de l'Association maritime. Cette association visait à augmenter les connaissances techniques en matière nautique et publiait à cet effet un périodique mensuel.

En 1894, la Ligue des armateurs fixa un traitement maximum pour les officiers. Cette mesure donna lieu aux officiers supérieurs de créer en 1896 un Club maritime dont l'objectif principal était l'amélioration ou le maintien des conditions de travail des gens de mer. Bien que, suivant ses statuts, les buts principaux de l'organisation fussent l'augmentation des connaissances techniques nautiques et l'assistance aux membres, on peut cependant dire que son activité constitue une transition vers le véritable syndicalisme. Au début, les effectifs de ce Club étaient petits. Mais l'action collective entreprise par ses membres pendant la période difficile qui fit suite aux guerres sino-japonaise et russo-japonaise, fut comme une leçon pratique démontrant le profit que l'on pouvait retirer d'une action collective et elle détermina un grand nombre d'officiers à adhérer. Par la nature même de ses effectifs, le caractère de l'organisation était appelé à se modifier. Les officiers supérieurs passèrent graduellement au service immédiat des armateurs ou occupèrent des postes de surveillants ou de capitaines, ce qui les fit sortir du groupe des gens de mer. La tactique du Club devait logiquement tendre à être conservatrice et bientôt, il ne se préoccupait plus que de l'augmentation des connaissances nautiques et devint en effet un organisme consultatif au service du gouvernement et de l'industrie maritime.

En mars 1910, les statuts furent remaniés et le nom de l'or-

ganisation fut changé en celui d'Association des Officiers de la Marine marchande. De nouveau, le premier principe spécifié dans les statuts, était la sauvegarde des intérêts matériels aussi bien que moraux des membres et le deuxième point l'amélioration et la divulgation des connaissances techniques. Jusqu'à la Conférence internationale du Travail, tenue à Gênes en 1920, son mot d'ordre était celui-ci : « Nous, officiers de la marine, qui ne sommes ni capitalistes, ni ouvriers, voulons unir nos efforts pour le travail à la mer. » Ce mot d'ordre indiquait quelle était la politique de cette Association qui était exempte de toute conscience de classe.

Encouragés par l'heureux exemple d'action collective, donné par l'Association des officiers qui pendant la guerre russo-japonaise réussit à obtenir pour ses membres des augmentations de traitements, le camarade Hamada et ses collègues tentèrent, en 1906, de constituer une Association qui aurait pour but de relever le niveau de vie et les coutumes des marins et d'améliorer leurs conditions à bord.

Il faut que je signale ici que ce mouvement, qui était issu purement de l'initiative des travailleurs, démontre que le mouvement syndical est une conséquence logique du régime capitaliste actuel. Tous les êtres humains, quelle que soit leur classe, quel que soit leur degré de culture ou d'ignorance, ne peuvent pas avoir d'inspiration meilleure que cet instinct créateur qui découle de l'expérience acquise. Ni le camarade Hamada, ni ses collègues n'avaient eu l'occasion d'entrer en contact avec le mouvement syndical ou socialiste occidental ou d'en entendre parler. C'était simplement l'expérience acquise en voyant l'exploitation des travailleurs dans le régime capitaliste, qui leur avait fait comprendre la signification que pouvait avoir une action collective pour l'amélioration des conditions de travail de leurs camarades qui n'avaient pas la possibilité d'entreprendre une action individuelle contre les oppresseurs capitalistes. En tant qu'êtres humains, nous avons tous droit à la vie, droit à formuler librement notre volonté, droit au travail, à un salaire minimum, à l'éducation, etc. Cependant, dans l'Etat moderne, personne ne peut exprimer de manière efficace sa volonté ni obtenir satisfaction de ses « droits naturels », sans une action collective. C'est là, la source principale du syndicalisme.

Le camarade Hamada comprit bien plus nettement l'importance du mouvement syndical que ceux qui en avaient fait la connaissance en entrant en contact avec le mouvement occidental. Avec une patience indicible et une rare persévérance, dans leurs efforts pour créer un mouvement collectif, les dirigeants de l'organisation réussirent finalement à déclencher, en 1912, la première grève historique des gens de mer.

Jusqu'alors, les conditions de travail des marins étaient extrêmement mauvaises, non seulement au service des grandes compagnies de navigation, même de la N. Y. K., mais encore et particulièrement dans le *tramping*. En 1911, l'Association des marins saisit la N. Y. K. d'une demande d'augmentation des salaires. Il y eut à ce moment une indignation générale, lorsqu'on apprit à connaître les conditions déplorables dans lesquelles les marins étaient obligés de travailler. La première grève déclarée par l'Association des marins en avril 1912, leur apporta une augmentation de 10 % de leurs salaires; les marins de près de 20 navires du port de Yokohama participèrent au mouvement. La O. S. K. se vit contrainte ensuite d'accorder la même augmentation que la N. Y. K.

C'est ainsi que la première tentative de négociations collectives fut un succès, bien que, à cette même époque, le mouvement syndical eût à faire face à de grandes difficultés, dérivant non seulement de l'hostilité des employeurs, mais encore de l'insuffisance du sentiment de solidarité parmi les marins et de leur manque de conscience de classe.

Allant de pair avec le développement du mouvement syndical parmi les marins, il y eut un mouvement de caractère économique qui revêtit une forme organisée par la fondation, en 1912, par le camarade Bunji Suzuki, de la *Yuwaiikai*. Afin de renforcer le mouvement syndical, le camarade Hamada décida de collaborer avec Suzuki et l'Association des marins adhéra à la *Yuwaiikai*. Hamada prit sur lui la direction de la section des marins et il y fit du travail de grande valeur en s'efforçant de répandre les idées du syndicalisme parmi les

travailleurs de la mer. Peu de temps après le déclenchement de la grande guerre, les salaires et conditions de travail des marins furent sérieusement améliorés. La N. Y. K., par exemple, rendit une ordonnance spéciale de guerre sur l'octroi d'allocations aux familles des marins, de même qu'une ordonnance sur les allocations spéciales pour navigation en temps de guerre. La O. S. K. suivit cet exemple et, grâce à la prospérité de la navigation maritime pendant la guerre, les compagnies du *tramping* relevèrent les salaires des marins à quatre fois le taux d'avant-guerre, y compris l'allocation spéciale de guerre. Les marins préférèrent par conséquent travailler à bord des grands paquebots océaniques, de manière que la main-d'œuvre disponible pour le cabotage baissa beaucoup. Cette insuffisance de main-d'œuvre créa la nécessité d'une augmentation des salaires. Certains chauffeurs firent des démonstrations pour obtenir de l'Association des armateurs des majorations de 60 %. A cause du manque de solidarité parmi les marins, cette tentative était vouée à l'insuccès et la demande fut repoussée. Hamada qui était alors chef de la section des marins de la *Yuwaiikai* se rendit néanmoins à Kobe afin de tâcher d'y constituer un front uni de tous les marins et d'arracher des augmentations. Ses efforts eurent tant de succès que les armateurs se virent contraints d'accorder un relèvement d'à peu près 40 %, afin d'éviter que la menace de grève, lancée par les marins, fût exécutée. En 1919, il y eut de nouveau de nombreux conflits au sujet de demandes d'augmentations ultérieures. Survint la Conférence internationale du Travail de Gênes, en 1920, qui, à cause de l'importance croissante de l'activité syndicale, eut une influence décisive sur le mouvement syndical des marins japonais.

Je voudrais remonter à présent, de manière à pouvoir décrire brièvement le développement du mouvement syndical général au Japon. Après le début fait par le camarade Suzuki, celui-ci s'efforça avec quinze de ses collègues, en dépit de difficultés presque insurmontables, de constituer des syndicats dans diverses entreprises. Ces pionniers du mouvement syndical n'avaient pas seulement à combattre les autorités et le patronat, mais encore à faire de grands efforts pour pénétrer les ouvriers des bénéfiques qu'ils pourraient retirer d'une action syndicale collective. Pendant les premières 10 années, le mouvement fut surtout dirigé par des hommes qui n'étaient pas issus de la classe ouvrière, à l'exception de Hamada et Nishio. Dans ces circonstances, le mouvement tendait à se développer plutôt du côté d'argumentations théoriques que de celui du syndicalisme pratique. Je considère cependant que cette période dans l'histoire du mouvement syndical, contribua à lui donner ses fondements théoriques et jeta les bases pour l'action pratique qui devait suivre. L'idée qui prédomina en premier lieu s'appuyait sur le syndicalisme français qui n'approuvait pas l'action parlementaire et les méthodes de réformisme socialiste, mais préconisait une action directe. La deuxième influence décisive vint de la révolution russe de 1917, après laquelle le communisme fut la doctrine prédominante pour presque tous les dirigeants syndicalistes. Le communisme, à cette époque aussi bien qu'aujourd'hui, permettait par ses théories et sa politique, aux leaders qui ne voyaient pas la possibilité d'obtenir des réformes par des moyens plus légitimes, de faire appel, de manière facile quoique superficielle, aux esprits des travailleurs. Avec cela, l'échec de la grève, déclarée par les membres de la *Yuwaiikai* contre une réduction des salaires décidée par les sociétés de constructions maritimes de Fuginagata et Kawasaki, eut comme résultat une compression ultérieure de l'activité syndicale.

La *Yuwaiikai* avait atteint en 1920 un degré de développement qui lui permit de changer son nom en celui de Fédération japonaise du Travail. Cependant, jusqu'à la première scission en 1925, les principes du syndicalisme indépendant n'avaient pas été complètement acceptés par les dirigeants et par les simples membres du mouvement ouvrier. A partir de ce moment, le mouvement considéra les syndicats, non pas seulement comme des organisations de combat, mais encore comme des organisations pour la sauvegarde du bien-être des travailleurs, organisations qui devaient être prêtes à accepter une participation dans la gestion des entreprises, en tant que représentants des travailleurs.

(à suivre).

La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931.

Nous publions ci-dessous un rapport sur les travaux de la Conférence européenne sur la circulation routière et tenons à remercier ici la délégation de l'I.T.F. à cette conférence, particulièrement cependant le camarade Forstner (Autriche) qui a dirigé avec tant de compétence les travaux de la délégation et des représentants ouvriers en général.

Lundi, le 16 mars 1931, la Conférence européenne sur la circulation routière s'est ouverte à Genève dans le Palais de la Société des Nations. 26 Etats étaient présents, à savoir : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Dantzig, Espagne, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Grèce, Hongrie, Etat libre d'Irlande, Italie, Lettonie, Lithuanie, Luxembourg, Monaco, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Sarre. Etaient représentés en outre : le Comité permanent de la circulation routière, le Comité fiscal, l'Alliance internationale du tourisme, l'Association internationale des automobile-clubs reconnus, la Chambre de commerce internationale, la Fédération internationale des Associations de standardisation, la Fédération internationale des ouvriers du transport, la Fédération internationale des syndicats chrétiens d'ouvriers d'usine et des transports, la Fédération internationale des transports commerciaux par automobiles et l'Union internationale des villes et pouvoirs locaux.

Les camarades Forstner (Autriche) et Sormani (Hollande) représentaient l'I.T.F., tandis que les camarades Reitz (Allemagne) et Lemaire (Belgique), avaient été désignés par les gouvernements de leur pays pour assister les délégués gouvernementaux en qualité d'experts.

Il y avait au total 111 délégués. Toutefois, pour chaque pays un seul délégué gouvernemental disposait du droit de vote; les représentants des organismes internationaux n'avaient que voix consultative. L'ordre du jour de la conférence comportait les points suivants :

- 1°) Transports automobiles commerciaux (camions-automobiles, autobus et auto-taxis);
- 2°) Signalisation routière (signaux de danger, d'interdiction, d'indication);
- 3°) Le fonctionnement du système des tryptiques;
- 4°) Le régime fiscal des véhicules automobiles étrangers.

Le délégué gouvernemental d'Allemagne, M. Paul Eckardt, fut élu président de la conférence, après quoi on procéda à la désignation des commissions devant s'occuper des différents points inscrits à l'ordre du jour. Les délégués ouvriers décidèrent de siéger dans les commissions qui avaient à s'occuper des deux premières questions à l'ordre du jour.

En exécution d'un mandat des délé-

gués ouvriers, le camarade Forstner tenta d'obtenir que l'ordre du jour fût élargi afin d'avoir l'occasion de pouvoir mettre en discussion les textes adoptés par la session de Berlin de la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles de l'I.T.F. au sujet de la Convention internationale sur la circulation automobile du 24 avril 1926. Cette demande de Forstner fut repoussée par l'allégation que, aussi bien l'ordre du jour de la conférence que les questions à examiner, avaient été arrêtés par accord entre les gouvernements et le Comité permanent de la circulation routière en que, par conséquent, une modification ou une extension de l'ordre du jour ne serait possible qu'avec l'autorisation des gouvernements, autorisation qu'on ne saurait obtenir dans un délai de quelques jours. (Observons ici que quelques jours plus tard, les délégués ouvriers trouvèrent l'occasion de mettre en discussion les décisions prises à Berlin, dans la commission de la signalisation routière. Leur intervention eut pour résultat que les revendications formulées furent adoptées en principe).

Au sujet du point 1 de l'ordre du jour, un projet de convention sur le régime international des transports automobiles commerciaux avait été présenté à la conférence. Suivant ce projet, les véhicules automobiles commerciaux (véhicules affectés aux transports de marchandises ou au transport de personnes moyennant rémunération) auraient l'autorisation de quitter le territoire de leur pays et de passer librement sur le territoire d'un pays voisin, pour charger ou décharger des marchandises ou des personnes.

Les parties contractantes pourraient soumettre aux conditions d'autorisation ou de concession prévues dans leur législation, l'exploitation de tous services de transports de ce genre. La durée du séjour d'un véhicule étranger, admis à ces conditions dans le territoire, serait fixée par le service des douanes, suivant la longueur du trajet à parcourir à l'intérieur du territoire et ne pourrait pas être inférieure à 24 heures par 50 km. à parcourir. Le véhicule étranger n'aurait pas le droit de charger des voyageurs ou des marchandises pour un autre endroit du même territoire. Exprimé de manière plus simple, le but de ce projet de convention était de faire du véhicule automobile un moyen de transport international et de le libérer de toutes les entraves qu'un nationalisme borné pose au développement de la circulation automobile. Les travaux dans la commission désignée à cet effet, furent assez difficiles, vu que les délégués arri-

vaient toujours avec de nouvelles objections. A plusieurs reprises, les représentants ouvriers sont intervenus dans les débats pour spécifier leur manière de voir. Après des délibérations de plus d'une semaine, il était clair que les divergences d'opinion entre les représentants gouvernementaux n'étaient pas conciliables, car chaque article à peu près du projet de convention donnait lieu à de nouvelles difficultés. Le 26 mars, un représentant gouvernemental soumit un projet de résolution à soumettre à la séance plénière de la conférence, résolution suivant laquelle celle-ci déciderait de suspendre ses travaux en ce qui concerne la convention sur le régime des transports automobiles commerciaux et de poursuivre les études en attendant la conclusion d'une convention internationale à une conférence ultérieure. En attendant cette conclusion, des accords particuliers devront intervenir entre Etats. Cette résolution fut adoptée à l'unanimité.

Au nom des représentants ouvriers, le camarade Forstner fit une déclaration disant que les délégués ouvriers avaient suivi avec grand intérêt les travaux de la commission et avaient fait ce qui était en leur pouvoir pour contribuer à la réalisation de la convention, avec le contenu de laquelle ils étaient d'accord en principe, vu qu'il s'agit ici de questions d'une importance vitale pour toutes les personnes employées dans la circulation automobile. Les délégués ouvriers regrettaient par conséquent qu'il n'eût pas été possible de réaliser un accord et se déclaraient certains que la nouvelle que les travaux de la commission ont échoué, serait accueillie avec déception par les conducteurs d'automobiles. Ils espéraient, pour terminer, que les choses se développeraient dans un sens qui ne serait pas encore plus défavorable à la réalisation d'une pareille convention. Confiants que les pourparlers seront poursuivis, ils émettaient l'espoir qu'on réussirait à réaliser une convention qui ouvrirait toutes les frontières aux véhicules automobiles.

La commission désignée pour examiner le point 2 à l'ordre du jour, la signalisation routière, réussit à mener ses travaux à bonne fin. Sur cette question également, un projet de convention internationale avait été préparé. Il prévoyait l'adoption dans tous les Etats contractants d'un système *uniforme* de signalisation routière. Les signaux devront être *identiques de forme, de couleur, de texte et de but*. A l'heure actuelle, la circulation automobile internationale se heurte à de grandes difficultés, attendu que, dans ce domaine, non seulement chaque Etat fait ce que bon lui semble, mais encore des territoires plus limités, tels que des départements ou des municipalités, prennent leurs propres mesures, de manière que les chauffeurs qui viennent de territoires voisins ne s'y retrouvent plus. (à suivre).