

# TRAVAIL

**ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

**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:**

**Articles d'intérêt général:**

- Est-il nécessaire de réduire les traitements? . . . . . 50
- A travers le monde . . . . . 50
- Eugène Guérard est mort . . . . . 51
- L'Inde et ses travailleurs des transports (V) . . . . . 52
- Communications du Bureau . . . . . 53

**Cheminots:**

- Une enquête sur la rationalisation . . . . . 53
- Tentatives de concentration des organisations de cheminots aux Etats-Unis . . . . . 54
- L'aérage et le chauffage des postes de commande sur les locomotives et automotrices électriques . . . . . 55
- Dans les wagons lits et wagons-restaurants . . . . . 56

**Marins:**

- La marine marchande japonaise et l'Union des marins (IV) . . . . . 57
- Les changements de pavillon dans la marine marchande allemande . . . . . 59

**Transports:**

- La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (II) . . . . . 59
- Espéranto . . . . . 56



**De l'autre côté à présent!**

## EST-IL NÉCESSAIRE DE REDUIRE LES TRAITEMENTS ?

Jamais encore le capitalisme n'a plongé le monde dans une dépression aussi profonde et d'aussi vaste envergure que celle que nous vivons à l'heure qu'il est. L'existence d'une armée de chômeurs, dont le nombre est évalué pour le monde entier à 20 millions — sans compter encore tous ceux qui voudraient travailler mais qui ne sont pas considérés comme chômeurs — est une preuve effrayante de l'impuissance du système de production capitaliste à procurer du travail et du pain et, en même temps, de ce qu'il ne saurait durer, attendu qu'aucun régime social ne saurait subsister impunément, lorsqu'une grande partie de ses travailleurs se trouve livrée à la faim et à la misère, tandis que, plus que jamais, ses forces productrices sont en mesure de satisfaire à tous les besoins. Sous la pression passive de cette armée de chômeurs, le niveau de vie de la classe ouvrière est de plus en plus abaissé, d'une part par des réductions de salaires, d'autre part parce que le chômage d'un ou de plusieurs membres d'une famille ouvrière en atteint sérieusement le revenu.

Ce qu'il y a d'insensé dans cette situation ressort le plus clairement lorsqu'on songe que la difficulté des temps actuels découle de ce qui s'appelle, suivant la terminologie capitaliste, un surplus de marchandises. C'est l'accroissement immense des forces de production que le capitalisme, tel un sorcier, a réveillées, qui en est la cause. Un nouveau spectre errait : la rationalisation, qui en peu d'années a réussi à perfectionner de manière étonnante l'appareil de production. Il y eut, pendant ce processus, une élimination de main-d'œuvre dans une mesure inconnue jusque là. Sans cesse, de nouvelles troupes de congédiés venaient s'ajouter à l'armée de réserve de l'industrie, tandis que, sur tous les fronts économiques, un combat plus acharné que jamais était livré pour relever les bénéfices. La soif du lucre du monstre capitaliste se trouvait être impossible à rassasier.

Alors, en 1929, éclata la plus terrible des crises économiques que l'on ait vécue. Depuis lors, ainsi affirme-t-on, le paradis capitaliste des gros bénéfices est perdu. On le prétend du moins si souvent et de manière si générale, que la chose devient peu à peu une opinion admise qui fait paraître comme la chose la plus naturelle du monde, les propositions tendant à réduire les salaires.

Il devient évident combien ces prétentions sont insensées, lorsqu'on songe que, par l'accroissement des forces productrices et par l'accumulation formidable des stocks de marchandises, le pouvoir d'achat des masses est proportionnellement beaucoup trop petit. Cela s'explique par les salaires trop bas qui ont fait constamment baisser la part proportionnée, prise par la classe ouvrière dans le revenu social toujours en progrès. La part du revenu social, par contre, qui passe en rémunération du capital, est utilisée dans une mesure croissante pour une accumulation de capital, jusqu'à

ce que la disproportion ainsi créée donne lieu à une nouvelle crise.

Or, la plus haute sagesse capitaliste, c'est d'introduire sans aucun égard des réductions de salaires. La chose paraît si simple ! Les prix ont baissé, à cause du surplus de marchandises produites ; il faut par conséquent produire à meilleur compte. Dans la nomenclature capitaliste, les dépenses annuelles faites au profit du capital mort s'appellent, de manière très caractéristique, des frais fixes. On ne saurait donc y toucher. Par contre, l'inventaire vivant offre toujours des possibilités de réaliser des économies, par une réduction du chiffre des salaires, lorsque les chômeurs font foule devant les portes des usines. On prétend que c'est là la part que le prolétariat doit prendre à sa charge, à présent que le capitaliste subit, lui aussi, des pertes. Il est vrai que, par çà, par là, des affirmations se font entendre qui signalent, sur des bases théoriques, l'inefficacité de réductions de salaires comme moyen de sortir de l'impasse, mais nulle part la réalité des pertes d'exploitation n'est mise en doute.

Il serait nécessaire que l'on dispose de statistiques officielles sur les véritables résultats d'exploitation. Toutefois, le désir de pareilles statistiques restera sans doute, sous le régime capitaliste, parmi les vains désirs. Bien qu'il existe, certes, des organismes officiels qui seraient en mesure de publier les renseignements dont ils disposent, pareille publication ne donnerait tout de même pas une image fidèle de la réalité. C'est en effet pour des buts fiscaux que ces organismes recueillent les renseignements dont nous parlons et il y a, par conséquent, des raisons fondées pour douter de leur exactitude. Toutefois, faute de mieux, nous nous contenterions bien pour commencer des chiffres tels qu'ils ont été établis par les directions avec l'aide des meilleurs d'experts, en vue de ce but fiscal qui leur est si peu sympathique, si ce n'était que, la plupart du temps, l'on garde sur ces données le secret le plus absolu.

Un des organismes officiels qui pourraient nous aider à percer le mystère est le Département du Commerce des Etats-Unis, qui tient un registre de tous les paiements de dividendes et d'intérêts. Or, le journal hebdomadaire *Labor*, publié par un groupe d'organisations américaines de cheminots, a en la bonne fortune de pouvoir mettre la main sur des chiffres de ce département relatifs à l'industrie, aux tramways, chemins de fer et divers. Nous faisons suivre ci-après ces données tels que *Labor* les donne.

« Pour l'année 1928, que l'on suppose être assez proche de l'apogée de « l'économie Coolidge », la somme totale payée par ce groupe d'industries en intérêts et dividendes était de \$ 6.028.184.000. En 1929, les revenus du capital étaient évalués à plus de \$ 1.500.000.000 et atteignirent le chiffre énorme de \$ 7.588.248.000.

Vint alors le grand marasme, avec ses millions de travailleurs sur le pavé et ses

millions de fermiers en faillite. On s'attendrait à ce que les « revenus » du capital aient baissé, mais il n'en fut pas ainsi. Au contraire, ils augmentèrent. Pendant les douze mois qui viennent de prendre fin, le total payé en intérêts et dividendes était de \$ 8.200.554.000. C'est ainsi qu'en 1930, l'année de la grande dépression, les revenus du capital étaient supérieurs de \$ 2 172.000.000 à ceux de l'année prospère 1928 ».

Il nous semble que ces chiffres sont si éloquentes que nous n'avons rien à y ajouter. Nous ne croyons pas cependant que la rédaction de *Labor* espère, par sa publication, ébranler l'opinion existante au sujet des pertes d'exploitation. Nous ne pensons pas davantage atteindre ce résultat par notre article.

Le but auquel nous visons cependant — ainsi que cela aura sans doute été le cas pour nos amis de la rédaction du journal américain — c'est de renforcer dans nos rangs la conviction qu'une réduction des salaires, sans vouloir parler de son opportunité, n'est pas une nécessité urgente des temps actuels. Ce qui est d'une nécessité urgente, c'est que les possibilités d'emploi soient agrandies par une réduction des heures de travail, en maintenant le taux des salaires, et que le pouvoir d'achat des masses soit relevé, afin qu'il soit finalement mis un terme à cette situation inhumaine, à cette chose insensée de millions d'êtres livrés à la misère dans un monde qui regorge de produits.

## A TRAVERS LE MONDE

### *La révolution en Espagne.*

L'issue des élections municipales du 12 avril a donné le signal pour la révolution la plus pacifique qui ait jamais eu lieu. Bien qu'elle survint en surprise, elle n'arriva pas imprévue. Les républicains avaient préparé longtemps d'avance le gouvernement républicain. Sans faire beaucoup de bruit, l'ancienne monarchie espagnole s'écroula. La veille encore, son dernier représentant se considérait le propriétaire incontesté de la couronne. S'amusant au tir à pigeons avec les membres de sa cour, il fit le pari que les républicains remporteraient tout au plus des succès dans sept des cinquante et une provinces : Combien peu les monarches se rendent-ils compte de ce qui vit dans « leur » peuple !

Le gouvernement provisoire républicain comprend trois ministres socialistes. Toutefois, pour le moment, il ne saurait être question en Espagne d'une révolution socialiste. Le mouvement ne sera pas autre chose qu'une révolution démocratique bourgeoise comme un résultat ultime de la dictature d'un Primo de Rivera. En vertu de son caractère, ce sera sa première tâche de liquider de manière définitive les vestiges du féodalisme. Elle aura à résoudre des problèmes politiques, tels que ceux de l'autonomie de la Catalogne et du pays basque, sous peine de donner lieu à un état de

division qui ne pourrait être que profitable aux éléments réactionnaires.

On s'empresse de convoquer l'assemblée constituante des Cortes. Le 21 juin auront lieu les élections. Il est vraisemblable, d'après ce que déclarent eux-mêmes nos camarades espagnols, qu'après les élections, la collaboration entre républicains et socialistes prendra fin. La nouvelle république, tout en constituant un fondement favorable aux aspirations de la classe ouvrière, ne supprime certainement pas les oppositions de classe suivant l'esprit socialiste. Le ministre des Finances, le socialiste Prieto, s'en rend clairement compte, puis qu'il a déclaré que les socialistes reprendront leur liberté d'action aussitôt que l'assemblée constituante se sera acquittée de sa tâche. Il estime qu'une collaboration prolongée avec les éléments bourgeois serait contraire aux principes socialistes.

A présent donc que la République espagnole ouvre la voie au progrès social, il y a tout espoir que son influence contribue à saper le règne du fascisme. Les mauvais résultats obtenus par l'imitation du fascisme en Espagne y ont donné naissance à la république. L'Italie ne pourra pas se soustraire à ce processus.

Toutefois, la chute du fascisme italien se fera d'une manière plus bruyante et la reconstruction du mouvement ouvrier de ce pays ne pourra pas se faire sans sacrifices de la part du mouvement des autres pays. On travaille dès à présent à cette reconstruction. Puisse-t-on comprendre plus que jamais l'utilité de ce travail et puisse cette compréhension se traduire d'une manière éloquente par l'accroissement des fonds de secours réunis par l'I.T.F.

#### *Le Bureau international du Travail et la lutte contre le chômage.*

M. Albert Thomas a rédigé un rapport contenant des propositions pour combattre le chômage, rapport qui sera présenté à la Commission pour l'Union européenne de la Société des Nations. Dans les grandes lignes, les propositions reviennent à la création d'une Bourse du Travail européenne et à l'exécution commune, en Europe, d'importants travaux publics, tels que la construction d'un réseau européen d'auto-strades, l'introduction de l'attelage automatique aux chemins de fer européens, qui donnerait du travail pendant cinq ans à plus de 600.000 travailleurs etc. Dans sa récente session, le Conseil d'administration a eu l'occasion de prendre position au sujet du rapport. Aucune tentative ne fut faite de la part des délégués gouvernementaux, ni de celle des représentants patronaux, pour faire rapprocher, fût-ce d'un seul pas, la réalisation de ces projets. Les délibérations donnèrent une image de confusion qui démontre l'utopisme de la pensée d'avoir recours à une collaboration internationale pour atténuer les conséquences de la crise du capitalisme. Tant que durera

le capitalisme, le chômage sera un mal chronique, encore aggravé par la rationalisation.

Le groupe ouvrier, dont le porte-parole était Jouhaux, proposa comme mesure pour combattre le chômage, une réduction des heures de travail sans diminution des salaires. Il nous semble que le mouvement ouvrier ne saurait assez énergiquement prôner cette revendication. Ce n'est que par la lutte des classes, dans laquelle le prolétariat doit se suffire à lui-même, qu'elle pourra aboutir. Le résultat des débats au Conseil d'administration, le démontre une fois de plus.

#### *Le grand lock-out en Norvège.*

Après quelques mois de négociations vaines, le lock-out général en Norvège est devenu un fait. On a refusé à plus de 86.000 ouvriers le droit au travail, le droit à la subsistance. Ce que les employeurs désirent, c'est une réduction des salaires. Peut-être désirent-ils du même coup anéantir les organisations.

Toutefois, les salaires des ouvriers norvégiens sont déjà si bas qu'une réduction semble une chose inconcevable. Il y a quelques années seulement, en 1927, les salaires furent réduits, sur la proposition de l'arbitre officiel, de 15 %, tandis que le coût de la vie n'avait en même temps baissé que de 6,7 %. Un aide-ouvrier gagne à présent environ 70 øre (6 francs français par heure) et un ouvrier spécialisé gagne une couronne (7 francs). Ce n'est certainement pas trop. Toutefois, les employeurs veulent encore par réductions allant de 15 à 45 %.

La manière dont vont les choses ne donne pas précisément l'impression que les employeurs sont prêts à négocier. Les travailleurs ont simplement été placés devant cette alternative : accepter des réductions ou voir proclamer un lock-out. On fit appel à l'intervention de l'arbitre, mais on ne lui laissa pas le temps d'étudier la chose. La conclusion semble justifiée que l'on ait voulu, coûte que coûte, aboutir au lock-out.

Bien qu'il y ait passablement de chômage dans les industries touchées par le lock-out — dans un cas jusqu'à 38 % — l'état d'esprit des travailleurs est optimiste. La Centrale syndicale nationale perçoit de ses membres une cotisation supplémentaire de 2 couronnes par semaine, pour ceux qui paient la cotisation intégrale et de une couronne pour ceux qui paient la demi-cotisation. Les organisations elles-mêmes réclament aussi de leurs membres qui travaillent encore des cotisations spéciales. Du côté patronal, la situation ne semble pas être très agréable. Une centaine d'entrepreneurs du bâtiment qui se trouvent à l'écart de l'association patronale, ont convenu avec les ouvriers du bâtiment d'introduire la semaine de 7 heures, sans réductions de salaires. On attendra le résultat du lock-out, avant de décider si cet accord sera rendu permanent. Il est assez curieux de noter que

## **Eugène Guérard est mort.**

Il faut remonter aux prémices du mouvement international des cheminots pour retrouver le nom d'Eugène Guérard dans l'histoire de l'I. T. F. Il fut en 1893 à Zurich le représentant de la France au premier *Congrès International des Travailleurs des Voies ferrées européennes*, membre du bureau de ce congrès et l'un de ceux qui donnèrent de l'étoffe et de l'impulsion aux débats. L'organisme qui devait se constituer à la suite de ce congrès, prit la forme proposée par Guérard. C'est encore lui qui ouvre le deuxième congrès en 1894 à Paris ; c'est lui qui signe, en qualité de secrétaire général, le rapport du *Comité International d'Etudes des intérêts des travailleurs des chemins de fer* pour 1894-95 ; c'est sous sa présidence que se réunit, le 22 septembre 1900, à Paris, le *Congrès international des Travailleurs des Transports* et reconstitue — cette fois dans le cadre de la jeune I. T. F. — le « Comité d'Etudes », disparu avec les organisations italiennes que la réaction avait détruites en 1898.

Ce rôle, Guérard fut appelé à le jouer parce que, dans sa patrie, il était un militant syndical de marque, à la tête d'une organisation importante. La *Chambre syndicale des Ouvriers et des Employés des Chemins de fer de France*, fondée en 1890 sous l'impulsion du camarade Prades, compta Guérard parmi ses pionniers. Presque totalement détruite à la suite d'une grève en juillet 1891, elle fut reconstruite en octobre, grâce surtout aux efforts de Guérard, qui sut enthousiasmer « son monde ». Au premier congrès international des cheminots à Zurich en 1893, Guérard fut le représentant de 12 000, au deuxième congrès à Paris en 1894, de 64 300, au troisième congrès à Milan en 1895, de 71 800 cheminots français syndiqués. Certes, les années suivantes ne réservèrent pas que des triomphes à ce vaillant lutteur de sa classe. Cependant, il sut tenir tête aux revers avec une tenacité exemplaire et c'est à sa persévérance que les cheminots français doivent d'avoir pu consolider leurs forces dans la première décennie du XXe siècle.

L'actuelle *Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer* et la section des cheminots de l'I. T. F. sont les héritières de l'œuvre de Guérard, mort le 19 mars 1931, à l'âge de 74 ans. Toutes deux, affligées, s'inclinent devant sa tombe.

plusieurs employeurs ont demandé et obtenu l'autorisation de ne pas participer au lock-out.

Nous espérons que ce lock-out nous apportera une répétition 1924, lorsque les travailleurs, malgré les maigres ressources syndicales, sortirent vainqueurs d'un lock-out qui avait duré 13 semaines.

# L'Inde et ses travailleurs des transports.

V.

A travail égal, salaire inégal.

Les chiffres suivants indiquent les salaires mensuels payés à certaines catégories d'agents indiens et anglo-indiens et permettent de constater comment des barèmes différents sont en vigueur pour des fonctions identiques.

	Salaires mensuels en roupies payés aux	
	Anglo-indiens	Indiens
Mécaniciens	165 à 220	45 à 110
Aiguilleurs	140 à 160	23 à 40
Chauffeurs	100 à 120	17 à 22

Agents de la visite des trains.

Grade	Anglais et anglo-indiens			Indiens		
	traitement annuel			traitement annuel		
	Minimum	Augmentations	Maximum	Minimum	Augmentations	Maximum
	£	£	£	£	£	£
Visiteur en chef	26 5 0	1 17 0	30 0 0	12 0 0	1 2 6	14 18 6
Visiteur	12 0 0	1 2 6	14 18 6	6 15 0	0 7 6	7 10 0
Aide-visiteur	1 0 0	1 10 0	22 10 0	7 11 6	0 15 0	10 10 0
Visiteur auxiliaire	5 5 0	0 7 6	7 10 0	3 7 6	0 6 0	5 5 0
	7 11 6	0 15 0	10 10 0	5 6 6	0 7 6	6 0 0
	3 15 0	0 7 6	4 14 0	2 2 0	0 4 6	3 0 0

Personnel des gares.

	Minimum	Maximum	Observations:
	£	£	
Chef de gare échelle 1	25 0 0	37 10 0	Seulement 15 % d'Indiens le reste sont des Européens ou Anglo-indiens
échelle 2	3 18 0	12 15 0	Indiens
Sous-chef de gare échelle 1	21 0 0	24 15 0	Européens et Anglo-indiens
échelle 2	3 0 0	9 0 0	Indiens
Chef de grande gare	37 10 0	45 0 0	Européens et Anglo-Indiens
Chef de gare de triage	26 5 0	37 10 0	Européens et Anglo-indiens
Sous-chef de gare de triage	21 0 0	24 15 0	Européens et Anglo-indiens
Inspecteur au transbordement	16 10 0	26 5 0	Européens et Anglo-indiens
Chef de bureau de marchandises	22 10 0	37 10 0	Européens et Anglo-indiens
Chef de la manutention	30 0 0	37 10 0	Européens et Anglo-indiens
Inspecteur à l'exploitation	22 10 0	37 10 0	90 % d'Indiens, le reste sont des Européens et des Anglo-indiens
Chef de manœuvres, classe A	5 5 0	7 10 0	22 % d'Indiens, le reste sont des Européens et des Anglo-indiens
classe B	8 5 0	17 5 0	Uniquement des Anglo-indiens

Service de la locomotive.

	Minimum	Maximum	
	£	£	
Contre-maître	33 15 0	45 0 0	Européens
Contre-maître d'atelier	33 15 0	60 0 0	Européens
Inspecteur de chaudières	37 10 0	45 0 0	Européens
Ajusteur	26 15 0	30 0 0	Européens
Chaudronnier	27 0 0	30 0 0	Européens
Apprentis	3 7 6	5 12 6	Européens
Mécanicien	12 0 0	24 0 0	Européens et Anglo-indiens

Minimum Maximum

	£	£	
Mécanicien	3 7 6	6 7 6	Indiens
Aiguilleur	10 10 0	11 5 0	Anglo-indiens
Aiguilleur	1 13 0	3 0 0	Indiens
Chauffeur	3 10 0	9 0 0	Anglo-Indiens
Chauffeur	1 5 6	1 11 6	Indiens
Nettoyeur	0 12 0	0 16 6	Indiens

Service de l'exploitation.

	Minimum	Maximum	
	£	£	
Agent de postes de manœuvre	2 5 0	— — —	Indiens
Autres signaleurs	0 18 0	1 2 6	Indiens
Conducteur	7 17 6	15 15 0	Anglo-indiens
Conducteur	8 7 6	7 10 6	Indiens
Contrôleur de trains et de gares			
grade B	1 7 0	3 0 0	Indiens
grade A			
groupe 1	2 5 0	4 10 0	Indiens
groupe 2	4 10 0	6 15 0	Indiens
groupe 3	6 15 0	8 5 0	Uniquement des Européens et Anglo-indiens

Service administratif.

	Minimum	Maximum	
	£	£	
Services centraux et régionaux			
classe 1	12 0 0	15 0 0	Indiens
classe 2	9 9 0	11 5 0	Indiens
classe 3	7 17 6	9 0 0	Indiens
classe 4	2 2 0	7 10 0	Indiens
classe 5	2 2 0	6 0 0	Indiens
bureaux locaux	2 2 0	5 5 0	Indiens
pointeurs	1 10 0	— — —	Indiens

Personnel des ateliers (chemins de fer de l'Etat.)

Ouvriers qualifiés	roupies par mois	Manœuvres spécialisés	roupies par mois
ébéniste	45—80	fondeur	20—80
carrossier	45—80	chauffeur	20—40
dessinateur	75—125	ajusteur	25—75
aide-dessinateur	40—80	monteur	25—85
magasinier	40—60	calqueur	25—85
commis	30—90	tourneur	20—75
chef d'équipe	100—160	tailleur	35—80
		roupies par mois	
		riveteur	14—18
		aide-ouvrier	13—25
		nettoyeur	12—25
		graisseur	13—30
		décapeur	12—20

Il ne faut pas croire que nous ayons pris les chiffres les plus bas. Les chiffres que nous citons sont applicables à la majorité des chemins de fer de l'Inde. Il existe des chemins de fer de la classe I où les salaires sont plus bas que ceux que nous donnons. Pour donner un exemple, le chemin de fer de l'Est du Bengale paie 10 roupies 3 annas par mois aux manœuvres travaillant dans les ateliers de Kanchrapara près de Calcutta. Aux ateliers de Dacca, en paie 14 roupies 2 annas; dans les services de réparation des locomotives et voitures de l'atelier de Saldpur les salaires sont de 13 roupies 4 annas. Le chemin de fer de l'Est paie 10 roupies par mois pour le même travail dans son atelier à Ondol près de Calcutta. Dans le service de réparation de locomotives du *Oudh and Rohilkhand Railway* le salaire est de 13 roupies 4 annas par mois.

Il n'existe pas aux chemins de fer de l'Inde d'institutions pour la liquidation de litiges au sujet des salaires et conditions de travail, dans le genre des commissions d'arbitrage que l'on trouve en Europe. Dans l'Inde, les employeurs ont la faculté d'imposer les conditions de travail comme bon leur semble. Près de 46 % des travailleurs des chemins de fer gagnent moins de 15 roupies par mois. Pour permettre au lecteur de se rendre compte de la valeur de ces salaires, nous donnerons ci-après quelques renseignements sur les dépenses mensuelles qu'ont à faire les travailleurs.

(à suivre).





# CHEMINOTS

## Une enquête sur la rationalisation.

Qu'est ce que la rationalisation? L'application de méthodes techniques et organisatrices qui comportent un minimum d'efforts et de pertes matérielles.

*Conférence économique mondiale de 1927.*

L'Internationale professionnelle des cheminots n'a pas à se plaindre d'un manque de documents sur la rationalisation. Nous avons en effet quantité de livres, brochures etc. où puiser des données. Cependant, il est pour ainsi dire impossible de distiller dans le tas, ce que les syndicats de cheminots désirent savoir et ce qu'ils doivent connaître. Les questions que l'on nous pose, l'intérêt pour la rationalisation que nous constatons dans les organes corporatifs des cheminots et le récent congrès d'une organisation (Hollande), destiné uniquement à protester contre les effets néfastes de la rationalisation, indiquent que nous avons affaire ici à un phénomène important qui exerce une grande influence sur la vie des cheminots.

Cette considération et, avec cela, l'insuffisance de notre documentation sur certaines questions, nous ont donné l'idée de rédiger un questionnaire que nous enverrons prochainement aux orga-

nisations adhérentes. La confusion qui existe dans les milieux syndicaux au sujet de la définition du mot «rationalisation» n'est pas beaucoup moins grande que celle existant parmi les techniciens, les économistes et les capitalistes. Nous n'ajouterons pas une définition de plus à celles déjà existantes, mais nous bornerons notre enquête aux questions qui ont une influence directe sur la vie professionnelle des cheminots. Nous croyons devoir poser les questions ci-après :

1° Existe-il auprès de l'administration ou des administrations de chemins de votre pays une tendance d'augmenter le rendement du réseau ferré par une exploitation perfectionnée (innovations relatives à l'organisation), réalisée notamment par :

a) Une autre organisation du travail et un emploi plus efficace de la main-d'œuvre ?

Par exemple, une extension de la sphère d'activité des fonctionnaires de surveillance (surveillance de plusieurs gares par un seul chef, agrandissement de la zone des chefs de district), la suppression des chefs de train et le transfert de leur travail à d'autres

agents, la conduite de locomotive et d'automotrices par un seul homme ;

une sélection d'agents par la psychotechnique et la physiotechnique, la modification des programmes des examens, des exigences plus sévères quant à l'engagement ;

une augmentation du rendement des agents par l'introduction de salaires aux pièces, de temps alloués, de primes, du chronométrage ;

une standardisation des méthodes de travail (organisation du travail avec le système des convoyeurs, introduction de la cadence dirigée etc.) ;

des efforts augmentés du corps et de l'esprit par une accélération du rythme du travail, sans corrélation ou en corrélation avec l'accélération du service (intensification du travail).

b) Un emploi plus efficace des installations et du matériel ?

Par exemple, par une diminution des courses haut-le-pied des locomotives et des voitures, par une charge plus complète des trains, par une adaptation plus rigoureuse de la fréquence et de la grandeur des convois aux besoins du trafic ;

par un transfert du trafic intensif du jour à la nuit ou vice-versa ;

par une augmentation de la fréquence et de la célérité des transports au moyen de trains de marchandises légers.

c) Une administration plus pratique ?

Par exemple, par une centralisation ou décentralisation plus logique, par une réorganisation des districts, par une gestion plus économique des stocks, par une collaboration plus étroite entre différents services ;

par une amélioration des statistiques, par l'institution d'offices spéciaux pour l'étude des innovations techniques et organiques et pour le contrôle de la gestion économique de l'entreprise,

d) Une production par l'entreprise même ou un recours à des entreprises privées ou la participation à celles-ci ?

Par exemple, par l'exécution de travaux d'entretien courant de la voie ou de travaux extraordinaires par des entrepreneurs, le transfert du camionnage à des particuliers, ou par des opérations inverses à celles-ci ;

## Communications du Bureau.

### La réunion du Comité exécutif.

Les 13 et 14 avril dernier, une réunion du Comité exécutif eut lieu à Amsterdam. Tous les membres étaient présents, à savoir : C. T. Cramp, président, Joh. Döring, vice-président, M. Bidégaray, R. Bratschi, Charles Lindley, C. Mahlman, Edo Fimmen, secrétaire général, Nathans, secrétaire adjoint, ainsi que les membres du Comité directeur : J. Brautigam et (le premier jour) F. P. A. Landskroon, (le deuxième jour) P. Moltmaker.

Le rapport moral préparé par le secrétariat fut approuvé à l'unanimité. L'assemblée discuta amplement la situation en Espagne et décida d'envoyer au camarade Gomez ainsi qu'à ses collègues, une lettre de félicitations.

On constata avec satisfaction que la propagande que l'Internationale syndicale rouge cherche à faire dans divers ports, n'exerce aucune influence défavorable sur les organisations adhérentes à l'I. T. F., qu'au contraire, les organisations communistes encore existantes tendent à décliner.

Il fut rapporté sur l'entrevue qui eut lieu le 4 mars, avec le Comité exécutif de la F. S. I., au sujet de l'examen des questions maritimes par l'Organisation internationale du Travail. Le procès-verbal officiel de cette entrevue, que la F. S. I. a promis de rédiger, sera envoyé à tous les membres du Comité exécutif.

Sur la proposition de Mahlman, il fut décidé de convoquer prochainement une réunion de la section des ports et docks.

L'assemblée examina de manière approfondie un rapport détaillé sur l'action contre le fascisme (deuxième point à l'ordre du jour). Il fut décidé de poursuivre cette action avec les moyens les plus appropriés. Plusieurs organisations ont ouvert des souscriptions parmi leurs membres et ont remis au secrétariat de l'I. T. F. des montants plus ou moins importants.

En ce qui concerne la préparation du voyage en

Extrême-Orient (troisième point à l'ordre du jour), Cramp annonça que selon toute probabilité, il lui sera impossible de participer au voyage. Il fut décidé de porter la chose à la connaissance du Conseil général et de convoquer la session de ce Conseil assez à temps pour qu'il puisse, le cas échéant, s'occuper de la désignation d'un remplaçant. Le Comité exécutif approuva l'itinéraire projeté, de même que le devis des dépenses.

A propos d'une demande de la Commission consultative des conducteurs d'automobiles tendant à la nomination d'un secrétaire permanent pour la section des conducteurs d'automobiles, il fut décidé de transmettre la demande avec avis favorable à la prochaine réunion du Conseil général, mais de conseiller, en vue des conditions actuelles, de ne procéder qu'en 1932 à la nomination. Des propositions définitives au sujet des candidats à ce poste, devront être soumises au Conseil général avant le prochain congrès.

Le Comité exécutif décida ensuite que l'I. T. F. serait représenté aux réunions ci-après :

10 à la conférence de la F. S. I. à Madrid, par Fimmen et Gomez ;

20 au Congrès général de l'Internationale des ouvriers et ouvrières de l'alimentation à Prague, par Brodecky ;

30 au Congrès du Syndicat des cheminots espagnols à Salamanca, par Fimmen.

Il fut décidé de donner suite à une demande de secours d'une des organisations adhérentes. Le Comité fixa cependant les conditions auxquelles l'organisation devrait satisfaire pour le paiement de la première mensualité.

A propos d'une demande de l'Internationale ouvrière de Radiophonie, l'assemblée résolut de participer à une conférence à convoquer par cette Internationale, éventuellement après consultation des représentants de la F. S. I. à Madrid.

Il fut décidé, pour terminer, que la prochaine session du Conseil général aurait lieu à Amsterdam, les 13 et 14 juillet.

### Cotisations reçues.

#### Pour 1930.

Fédération des mécaniciens tchécoslovaques	fl.	156,20
Fédération des conducteurs d'automobile tchécoslovaques	„	254,76

#### Pour 1931.

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	„	200,—
Union des cheminots danois	„	673,60
Union des cheminots allemands	„	4.988,—
Fédération allemande des transports	„	5.918,90
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„	1.452,65
Fédération française des syndicats maritimes	„	120,—
Union nationale des cheminots anglais	„	18.224,—
Association des employés des chemins de fer anglais	„	1.210,40
Syndicat des charbonniers de Cardiff	£	51,3
Union allemande des ouvriers des transports de Tchécoslovaquie	fl.	574,04
Syndicat du personnel du service général de Suède	„	28,—
Fédération suisse des cheminots	„	744,70
Fédération des cheminots argentins	„	5.561,20
Union des cheminots des Indes néerlandaises	„	92,—

### Congrès.

Union des cheminots allemands, du 21 au 27 juin, à Hambourg.

Union britannique des transports, le 29 juin et jours suivants, à Blackpool.

Fédération suisse des cheminots, du 27 au 29 juin, à Berne.

Union suédoise des transports, le 2 août et jours suivants, à Stockholm.

l'acquisition ou la construction d'usines à gaz, de centrales électriques, d'installations d'approvisionnement en eau, de mines de charbon, de fabriques de wagons, la création de services de transports automobiles appartenant aux chemins de fer ou la participation à des entreprises privées de cette nature, afin de diminuer les frais de l'exploitation des chemins de fer.

2° Que fait-on dans votre pays pour augmenter le rendement des entreprises de chemins de fer par des perfectionnements et des innovations techniques, notamment par :

a) *L'emploi de machines ou d'appareils permettant de remplacer la force humaine ?*

Par exemple, l'introduction de freins automatiques sur les trains de marchandises, l'emploi sur une grande échelle d'automates pour la vente de billets, la destruction de mauvaises herbes par des produits chimiques ;

b) *L'intercalation d'appareils mécaniques dans le processus du travail ?*

Par exemple, de machines perforatrices et autres machines de bureau, de grues pour déplacer les rails, de machines pour le ballastage, de systèmes de bascules sur les wagons.

c) *Le perfectionnement technique et la transformation du matériel ?*

Par exemple, la combinaison de diverses cabines de manœuvres dans les grandes gares, la création d'un système central de direction du mouvement ; l'emploi d'automotrices à essence ou au mazout au service des trains, l'emploi de moteurs au service des manœuvres, l'emploi de containers.

d) *Une normalisation technique ?*

Par exemple, un relèvement du rendement des locomotives (puissance de traction et rapidité), un relèvement de la capacité de charge des wagons, une diminution du nombre des types de locomotives, de wagons et de voitures.

3° *Quels sont les résultats économiques de la rationalisation ?*

a) Diminution des frais d'exploitation par million de voyageur-kilomètres, de tonne-kilomètres etc., diminution des délais de livraison, diminution de la consommation de combustibles (ou de courant) par millier de voyageur-kilomètres, tonne-kilomètres, locomotive-kilomètres, essieu-kilomètres etc., augmentation du rendement du matériel : durée de parcours, tonne-kilomètres par train-kilomètre, tonne-kilomètres par locomotive-kilomètre etc.

b) Diminution du nombre des installations. Suppression de gares, de hangars aux marchandises, de remises de locomotives etc., diminution ou augmentation des capitaux engagés dans les installations, dans les stocks etc., prolongation de la durée de parcours du matériel roulant entre deux réparations périodiques.

c) Relèvement du rendement du personnel. Rendement par homme du personnel de la locomotive et des trains, rendement par unité du personnel des manœuvres, chiffre de roulement par unité du personnel des caisses et des guichets, diminution ou augmentation des effectifs de certaines catégories du personnel : nombre d'unités par million de tonne-kilomètres ou sur une autre base.

d) *Y a-t-il parmi les mesures de rationalisation, certaines qui ont eu un effet défavorable sur le service ? Dans l'affirmative, prière de décrire ces cas.*

4° *Quels sont les effets de la rationalisation sur la situation du personnel ?*

a) Grandeur et composition du personnel, suivant les catégories et suivant le classement en agents commissionnés et non commissionnés, suivant l'âge et le sexe.

b) Modifications aux systèmes de rétribution.

c) Rapport entre les frais du personnel et l'ensemble des dépenses et recettes d'exploitation.

d) Rapport entre les frais du personnel et les montants payés en intérêts et dividendes ou les excédents d'exploitation retirés à l'entreprise sous une autre forme.

e) Modifications au tableau des fonctions, telles que réduction du nombre des fonctions d'une classe de salaire déterminée et augmentation du nombre des fonctions de catégories inférieures, dégradation de gares et de dépôts.

f) Heures de travail et congé annuel.

g) Conditions hygiéniques : chiffres de morbidité et de mortalité de certaines catégories du personnel.

h) Risques d'accidents.

i) Facteurs impondérables, tels que la monotonie du travail ou l'augmentation de l'intérêt au travail, l'augmentation de la responsabilité, l'augmentation des efforts musculaires, l'augmentation de la sévérité des examens.

5° *L'attitude du personnel.*

Le personnel exerce-t-il un droit de contrôle sur la rationalisation ? Si oui, comment ce droit est-il exercé ?

Si le personnel collabore à la rationalisation, de quelle manière le fait-il et à quelles conditions ? Avec quelles intentions et quels espoirs ?

Quelles sont les mesures de rationalisation que le personnel combat ? Pourquoi le fait-il et avec quel résultat ?

Quelles sont les revendications du personnel, en corrélation immédiate avec la rationalisation ?

Nous pensons que des réponses précises, fussent-elles succinctes, aux questions ci-dessus nous permettraient de réunir et de publier sur ces questions une documentation utile et intéressante pour les syndicats.

D'autres problèmes cependant, ont un lien avec le problème de la rationalisation ou sont mises en rapport avec lui, de sorte qu'il nous semble utile de faire suivre encore quelques questions.

6° *Questions spéciales touchant à la politique du personnel.*

a) Constate-t-on des modifications du système de recrutement ? (Nombre et composition des catégories de candidats groupés selon l'âge, la formation scolaire, les métiers appris et le sexe).

b) Comment les compressions sont-elles pratiquées ? (Licenciements, congédiements, mise à la retraite prématurée).

c) Les agents éliminés par les mesures de compression, sont-ils indemnisés ? (Versement d'un montant global, pension majorée).

d) Applique-t-on pour les agents en surnombre des règles spéciales en procédant à des déplacements dans d'autres lieux de résidence ou à des mutations dans d'autres services ? Si oui, lesquelles ?

La série de questions ci-dessus n'a pas la prétention d'être infaillible. Sans doute, certains cas caractéristiques auront-ils été oubliés et d'autres auront-ils été mentionnés au mauvais endroit.

En outre, le questionnaire ne s'étend pas au travail dans les ateliers. C'est intentionnellement, car les ateliers doivent être traités séparément de l'exploitation des chemins de fer. Nos exemples passent aussi l'électrification sous silence, cela non pas pour éliminer l'électrification de la rationalisation, mais afin de pouvoir la considérer comme un problème à part dans la vaste question de la rationalisation. D'autre part, nous avons compté aussi bien avec la rationalisation de la traction électrique qu'avec celle de la traction à vapeur. A quelques détails près, nos questions s'appliquent aux deux méthodes d'exploitation.

Notre intention n'est pas de rédiger une dissertation savante sur la rationalisation, mais de donner une image fidèle des révolutions survenues ou se préparant dans la vie professionnelle des travailleurs.

Le but évident de ces lignes est de mettre en mouvement les critiques. Il nous serait agréable d'apprendre des milieux de ceux qui, quotidiennement, ont affaire à la rationalisation, si notre méthode d'enquêteur leur semble bonne.

## Tentatives de concentration des organisations de cheminots aux Etats-Unis.

Les cheminots des Etats-Unis ne connaissent pas jusqu'à présent l'organisation unique groupant tous les grades du personnel des chemins de fer. Ils maintiennent avec opiniâtreté leurs douze syndicats corporatifs, en majorité déjà anciens. Ces syndicats vivent entre eux sur un pied de camaraderie et entretiennent des relations cordiales. Il n'est pas rare que l'on organise des conférences communes. Toutefois, la direction de cet appareil syndical, extrêmement décentralisé, semble devenir de plus en plus difficile.

Sur les douze syndicats corporatifs, huit groupant 365.000 membres, sont adhérents à la Fédération américaine du Travail ; les quatre autres, groupant 425.000 membres, entretiennent avec elle des relations amicales. L'Association des chefs de train (184.000 adhérents) est depuis quelque temps en pourparlers avec la Fédération du Travail au sujet d'une adhésion. On s'occupe en ce moment de régler la démarcation syndicale. Cette question est rendue plus compliquée par l'électrification des lignes de banlieue des grands réseaux ferrés. L'Association des agents des tramways et chemins de fer électriques (*Amalgamated Association of Street and Electrical Railway Employees*) considère que toutes les lignes à traction électrique, aussi bien celles l'intérieur des villes que les lignes interurbaines ou de banlieue, sont de son domaine syndical. Il y a aussi des conflits de démarcation avec le Syndicat du personnel des manœuvres. D'autre part, des difficultés sont possibles avec l'Association des *clerks* (en majorité des employés des services administratifs). Malgré tout cela, les perspectives semblent favorables pour un accord.

Une tentative de concentration d'une autre nature émane du Syndicat des mécaniciens (83.005 membres). Le congrès de 1930 de cette organisation a adopté la résolution ci-après :

« Nous recommandons la désignation par le président fédéral de cinq membres (un représentant pour chaque district) à l'effet de constituer, avec ledit président et avec quatre membres du Comité consultatif, une commission. Cette commission aura la faculté de négocier avec toute organisation qui saisisse le Syndicat des mécaniciens d'une proposition de collaboration ou de fusion. Si un accord sur une pareille question était réalisé, le Congrès de 1933 devra en décider de manière définitive ».

Sur la base de cette résolution, des pourparlers ont été entamés, le 2 mars dernier, avec le Syndicat des chauffeurs et nettoyeurs de locomotives (104.600 adhérents). Les deux organisations dont il s'agit se trouvent en dehors de la Fédération américaine du Travail.

## L'aérage et le chauffage des postes de commande sur les locomotives et automotrices électriques.

Aux multiples soucis du personnel de la locomotive et des organisations, l'électrification des chemins de fer en a ajouté un nouveau. Le secrétariat de l'I. T. F. a reçu une série de communications relatives à l'électrification; nous en publions ci-dessous deux qui nous sont parvenues de Suisse. Ils interprètent pour ainsi dire toutes les plaintes venues à notre connaissance et décrivent les moyens auxquels on a eu recours pour remédier aux inconvénients signalés.

### I.

Les postes de commande des engins de traction employés en Suisse sont des cabines d'environ 5 m<sup>3</sup>.

L'aérage se fait exclusivement en baissant les fenêtres de côté. Une petite fenêtre dans la paroi-avant, destinée à recevoir des plaques de signaux, ne peut pas être fixée en position ouverte. Il n'y a pas de dispositifs de ventilation dans le plafond. Il va de soi que toutes les portes doivent être verrouillées pendant la marche en raison du courant d'air et du vacarme provoqués par les moteurs et transformateurs; les portes à l'arrière du poste de commande ne peuvent pas faire exception à cette règle. Si l'on ouvre les fenêtres des deux côtés, il se produit un courant d'air si violent que, même en été, il doit à la longue être préjudiciable à la santé du personnel; aussi est-il de règle de tenir une fenêtre fermée. Les parois de tôle de la cabine ne sont fourrées de bois que dans les portes latérales et le plafond; en été, l'insolation produit dans les cabines des températures de 30° centigrades et davantage. Les hautes températures dans le poste des machines de la locomotive toujours fortement sollicitée, contribuent pour beaucoup au surchauffement de l'air de la cabine. L'absence de dispositifs de ventilation appropriés rend ainsi le séjour dans les cabines très pénible: on n'a que le choix entre une chaleur étouffante et un courant d'air.

Autant les cabines sont chaudes l'été, autant il y fait froid l'hiver. Il faut ajouter que les portes et fenêtres, lorsqu'elles ne sont point maniées avec prudence, se disjoignent et que l'air pénètre assez abondamment à travers les interstices. Le rayonnement de chaleur de la chaudière de la locomotive à vapeur fait défaut et le poste de commande doit être chauffé au moyen d'appareils électriques. Les deux radiateurs de 600 watt chacun, qu'on avait installés sur les premières locomotives électriques, se trouvèrent bientôt être insuffisants. La pression de l'air froid extérieur, les courants d'air provoqués par les ventilateurs et l'air s'infiltrant à travers les fissures des portes et fenêtres et à travers les fentes presque imperceptibles aux joints des entrées des cables, tuyaux et tringles, réduisent considérablement l'effet du chauffage. A la suite de réclamations pressantes à la Commission du Personnel, le nombre des radiateurs électriques fut doublé au cours des années 1922 et 1923 et quelques améliorations furent apportées dans l'installation des cabines; mais il a fallu revenir à la charge lors de l'hiver rigoureux de 1928/29. Par com-

munication du 28 août 1930, l'administration des Chemins de fer fédéraux a fait connaître aux représentants du personnel que, sur les engins de traction électrique, les cabines seront graduellement équipées de radiateurs de 2,6 kilowatt et que l'entretien des portes et des fenêtres fera l'objet d'une sollicitude particulière.

En sus des quatre radiateurs, rattachés deux par deux à l'interrupteur, on placera des chauffe-pieds dans un évidement du plancher du poste de commande des engins de traction électrique. Sur les locomotives, dont les dispositifs de chauffage ne peuvent pas être complétés par ces plaques chauffe-pieds, on augmentera le nombre des radiateurs. Les plaques seront recouvertes de grilles de lattes, s'ajustant au plancher environnant et faciles à enlever aux fins de nettoyage. Chaque plaque sera reliée séparément à l'interrupteur, de sorte que le chauffage du plancher sera réglable au gré du mécanicien. Radiateurs et chauffe-pieds seront connectés au circuit secondaire de 220 volts; un ou deux radiateurs seront munis de porte-carafes en forme d'anneaux. La tôle de l'étagère destinée aux burettes à huile sera également reliée au circuit de chauffage. Suivant les dispositions intérieures de la cabine, les radiateurs seront placés dans les coins et au-dessous des sièges.

Tout comme dans les habitations, la température de 18° est la plus agréable et la plus salubre. Les chauffe-pieds ne doivent pas, de l'avis du service médical des chemins de fer suisses, dégager une chaleur supérieure à 20° centigrades; mais par de grands froids, les plaques émettent moins. L'aération par courant d'air de cabines surchauffées (après des arrêts assez prolongés ou par un temps de température modérée) a été et est encore fréquemment la cause de maladies du personnel de la locomotive par suite de refroidissement. Au début, de graves affections d'oreille n'étaient pas rares. L'amélioration de l'équipement, une attention plus grande quant aux causes des malaises et aussi l'accoutumance du personnel, ont beaucoup amélioré l'état de choses. Les statistiques des chemins de fer fédéraux ne renseignent pas sur la fréquence des maladies contractées par le personnel de la locomotive par suite de refroidissement et ne fournissent donc pas d'indications sur lesquelles on pourrait étayer des informations sur l'amélioration ou le recul de l'état de santé général au cours des années écoulées. Il serait en tout cas erroné de croire — bien que le service médical de notre administration ait tenté de l'affirmer — que, dans les cabines closes, le per-

sonnel de la locomotive soit moins exposé aux risques de maladies que sur les postes ouverts de la locomotive à vapeur. D'ailleurs, sur les locomotives à vapeur, il y a eu beaucoup d'améliorations au cours des dernières décades. La réduction de la possibilité de se mouvoir sur le poste de commande, l'obligation de rester constamment debout sur un même point et les changements brusques de température, neutralisent à tout le moins les avantages de la plus grande protection contre les intempéries qu'offrent les machines électriques.

Les installations de ventilation et de chauffage ont permis en Suisse, après dix ans de pratique, de faire de précieuses expériences, et de nombreuses améliorations ont pu être apportées. Il faudra encore que l'on fasse dans les milieux du personnel des propositions pour une meilleure ventilation. On procède à présent à une amélioration du chauffage et l'expérience nous enseignera quelles autres mesures pourraient encore être nécessaires.

ALF. MOSER, mécanicien, président de la sous-commission du service de traction de la Commission du personnel aux Chemins de fer fédéraux.

### II.

Sur nos locomotives, le chauffage est en général réglé en telle sorte qu'il y a, dans chaque poste de mécanicien, quatre radiateurs pour le chauffage de la cabine et deux radiateurs pour le chauffage de l'endroit où se tiennent le mécanicien et son aide. Les locomotives qui ne sont pas encore équipées de cette manière, seront transformées ainsi, car le rude hiver de 1928/29 a prouvé que le chauffage original n'était pas suffisant.

Les radiateurs destinés au chauffage de la cabine sont placés à la paroi-arrière et peuvent être réglés en telle sorte que l'on peut mettre en circuit et hors circuit, soit les deux du milieu, soit les deux extérieurs, soit tous les quatre à la fois. Le mécanicien a donc une certaine possibilité de régler le chauffage; il lui est impossible, par contre, de maintenir une température égale dans la cabine. Suivant les conditions atmosphériques et la vitesse du train, l'air froid pénètre de l'avant, d'en bas et des côtés, par les ouvertures et fissures de la cabine. Lorsque le train est à l'arrêt, il faut souvent ouvrir les fenêtres de côté, souvent aussi les portes, pour observer des signaux, prendre connaissance d'instructions, s'entendre au sujet de mouvements de manœuvres, ce qui fait rapidement baisser la température. On peut affirmer que, par un temps normalement froid, le personnel sur une locomotive électrique est mieux protégé que celui d'une locomotive à vapeur. Il va sans dire que la santé des agents est exposée à certains risques, du fait qu'ils peuvent facilement prendre froid en quittant une cabine bien chauffée, lorsque la température est très basse au dehors. On pourrait répondre qu'il en est de même pour ceux

qui travaillent dans un bureau bien chauffé. La comparaison n'est pas valable, car, en quittant son bureau, l'employé peut se vêtir plus chaudement. L'agent de la locomotive, par contre, ne peut pas mettre son pardessus chaque fois que le service veut qu'il quitte sa machine.

Toutefois, les inconvénients que comporte la chaleur sont plus gênants encore que ceux du froid. La cabine est comme une serre. Par une journée de soleil ardent, il y fait comme dans un four, particulièrement lorsqu'il s'agit de la conduite de trains de marchandises en petite vitesse, ou de service de manœuvres. Les vitres qui entourent la cabine accablent la chaleur et les rayons du soleil sur le toit en tôle rendent la chaleur suffocante. Lorsqu'il n'y a pas de vent et que la machine est à l'arrêt, il n'y a aucune ventilation, même lorsque les fenêtres sont ouvertes. Pendant la course, il est aussi souvent difficile d'aérer. En ouvrant les deux fenêtres de côté, on obtient, il est vrai, un certain courant d'air, mais seul le haut du corps en profite; les jambes et les pieds continuent à souffrir de la chaleur et sont souvent en nage. La meilleure ventilation est souvent obtenue en entre-ouvrant la petite fenêtre de l'avant qui sert à placer des plaques à signaux et en la fixant avec une ficelle ou un fil de fer dans la position ouverte. En agissant ainsi, on risque naturellement de s'enrhumer et le fort courant d'air peut notamment être préjudiciable aux yeux et aux oreilles.

Le personnel a déjà réclamé la construction d'un système de ventilation dans le toit; la direction a refusé d'y satisfaire, en disant que cela compromettrait l'étanchéité du toit. Le temps et l'expérience nous apprendront si l'on procédera par la suite à introduire ce système de ventilation.

E. JAKOB, Président de l'organisation du personnel de la locomotive (sous-fédération de la Fédération suisse des cheminots).



#### L'espéranto et les étudiants socialistes.

Le congrès de la Fédération des étudiants socialistes français, tenu en 1930, décida, entre autres choses, de constituer une commission d'études pour l'espéranto. Cette commission a rapporté sur ses travaux au congrès de cette année, tenu à Toulouse du 5 au 8 avril. Les conclusions du rapport comportent les propositions ci-après pour favoriser la divulgation de la langue auxiliaire parmi les étudiants socialistes :

- Constitution d'un Comité pour l'espéranto dans le cadre de la Fédération des étudiants socialistes ;
- Emploi d'une page de l'organe mensuel «L'étudiant socialiste» pour la propagande en faveur de l'espéranto ;

## Dans les wagons-lits et wagons-restaurants.

Un contrat collectif pour le dépôt de Munich.

Le 1er avril 1931, deux contrats collectifs sont entrés en vigueur pour le personnel du dépôt de Munich de la Compagnie internationale des wagons-lits: un contrat relatif aux conditions de travail (contrat-type) et un contrat relatif aux salaires.

Le contrat-type prévoit une période de stage de trois mois pour les conducteurs et de trois semaines pour les nettoyeurs. Le maximum des heures de travail au service roulant est de 260 heures par mois, y compris les travaux de préparation et de fin de service, mais sans englober les retards et le temps nécessaire pour accompagner une voiture à sa gare d'attache. La durée du repos entre deux voyages est de 36 heures. Les nettoyeurs et aides-magasiniers bénéficient de la semaine de 48 heures. Les heures supplémentaires sont rétribuées — également au service roulant — à raison de 25 pour cent au-dessus du taux normal. Tous les agents ont droit à un congé annuel payé qui ne peut pas être compensé d'une autre manière et dont la durée est de 6 à 18 jours, suivant l'ancienneté. En cas de maladie ou d'accident, tous les agents ont droit à un supplément à l'indemnité de maladie versée par l'assurance. Pour les conducteurs, ce supplément est de 80% du salaire de base; pour les nettoyeurs et aides-magasiniers, il est d'un tel montant que le total du supplément et de l'indemnité de maladie s'élève à 80% du salaire. Le supplément est payé pendant une durée d'une à six semaines par période de six mois, suivant l'ancienneté de l'agent en cause.

Le salaire mensuel des conducteurs de wagons-lits se décompose comme suit :

Salaire de base . . . . .	mk. 150,—
Indemnité d'habillement . . . . .	„ 15,—
Total . . . . .	mk. 165,—

A ce montant s'ajoutent les pourboires

que le conducteur encaisse directement des voyageurs contre remise d'un reçu, sur la base d'une liste spéciale. A la fin du mois, le dépôt calcule pour chaque conducteur le total des pourboires auxquels il a eu droit pendant ce mois. Lorsque le nombre des voyageurs n'était pas suffisant pour faire un total 110 marks en pourboires, la compagnie verse le restant comme indemnité de faible trafic.

Lorsque le montant total dépasse 110 marks, le conducteur a le droit de garder le surplus. Le taux de 110 marks s'applique au nombre régulier des courses à accomplir mensuellement. Lorsque, pour une raison ou l'autre (congé annuel, maladie, libération du service ou autres raisons de caractère personnel), un conducteur est empêché d'effectuer le nombre régulier de courses, le taux est réduit dans la même proportion.

Lorsqu'un agent accompagne un wagon-lit à sa gare d'attache, vers d'autres dépôts ou à un atelier de réparation, il a droit, en cas de courses à l'intérieur du pays, à une indemnité de 40 pfennigs pour chaque heure ou fraction d'heure.

Le salaire hebdomadaire des nettoyeurs est le suivant :

Salaire de base . . . . .	mk. 50,—
Indemnité d'habillement . . . . .	„ 5,—
Total . . . . .	mk. 55,—

Les chefs-nettoyeurs touchent :

Salaire de base . . . . .	mk. 55,—
Indemnité d'habillement . . . . .	„ 5,50
Total . . . . .	mk. 60,50

Les nettoyeurs qui sont appelés à fournir du service un jour férié légal qui tombe un jour de semaine, touchent une allocation de 50% en sus du salaire de base régulier. Les nettoyeurs et aides-magasiniers ont droit à au moins sept dimanches ou jours fériés exempts de service dans le courant d'une année.

Le contrat-type ne peut pas être résilié avant le 31 mars 1933; le contrat relatif aux salaires ne peut pas l'être avant le 31 mars 1932.

(à suivre).

c) Organisation de cours d'espéranto pour les cercles d'étudiants socialistes; il faudra chercher à cet effet à entrer en relation avec l'organisation française des espérantistes ouvriers.

Le rapport contient en outre le vœu que l'Internationale des étudiants socialistes publie un bulletin en espéranto et adopte, après un délai à déterminer, l'espéranto comme langue officielle.

Le groupement des étudiants socialistes flamands publie dans son organe, *Menschen*, une rubrique étendue sur l'espéranto qui contient entre autres une invitation, en espéranto, aux étudiants socialistes d'autres pays à nouer des relations internationales et à favoriser en telle sorte les liens entre étudiants socialistes de divers pays.

#### L'espéranto dans les universités.

Une chaire d'espéranto a été créée à l'université de Liverpool, après qu'on y eut précédemment déjà donné des cours en cette langue. Des chaires analogues existent aux universités de Genève et d'Agram.

La Haute école d'agriculture de Lithuanie organise des cours d'espéranto qui sont fréquentés par 40 étudiants.

#### Le Parlement suédois en faveur de l'espéranto.

Sur la proposition de deux députés socialistes, le Parlement suédois a décidé à l'unanimité de voter une subvention de 2900 couronnes pour la formation de professeurs d'espéranto. Pour motiver la proposition, on a allégué le grand succès qu'eurent l'année passée, les cours d'espéranto pour professeurs, cours également subventionnés par l'Etat.

#### L'espéranto au service du tourisme, du commerce et des communications.

L'Exposition internationale d'Hygiène à Dresde a édité, de même que les Foires commerciales de Lyon, Paris, Leipzig et Budapest, des prospectus en espéranto.

Plusieurs villes et pays ont édité en espéranto de nouveaux guides et prospectus de propagande.

Aux tramways de Dusseldorf, les agents connaissant cette langue portent un brassard portant le mot „Espéranto”.

A La Haye, la direction des tramways verse une gratification de fl. 25.— à ceux de ses agents qui ont passé avec succès un examen d'espéranto.

L'indicateur officiel des chemins de fer finlandais comporte, à l'intention des étrangers, une notice explicative en espéranto.



# MARINS

## La marine marchande japonaise et l'Union des marins.

par S. MOGI.

### IV.

Pendant les dix années écoulées, le mouvement syndical au Japon a passé par une période de réorganisation, afin d'éliminer les éléments communistes et de créer, sur les bases du syndicalisme, des organisations solides et systématiquement construites.

Dans ces circonstances, il sembla nécessaire aux marins de fonder une organisation indépendante suivant le modèle des syndicats occidentaux de gens de mer. En même temps, le gouvernement désigna les camarades Hamada et Horiouchi comme conseillers techniques du délégué ouvrier à la session maritime de la Conférence internationale du Travail, tenue à Gênes en 1920, cela malgré la résistance et la rivalité d'autres groupements de marins. Se basant sur les expériences recueillies en Europe et, après une étude approfondie des méthodes occidentales, Hamada s'efforça de réunir en l'Union des marins japonais vingt-trois organisations différentes de marins. Le camarade Narasaki fut élu président. C'est ce qui donna naissance, le 7 mai 1921, à l'Union des marins japonais.

L'organisation se mit immédiatement à l'œuvre en organisant systématiquement, aussi bien son travail que ses finances, à l'effet de pouvoir donner aux marins ce dont ils avaient besoin. Son mot d'ordre était : « Plutôt des actes que des paroles; plutôt une dignité intrinsèque qu'extérieure ». Son premier travail fut par conséquent la réorganisation de toute la section et des efforts pour encourager les autres organisations de marins à se joindre au groupement principal.

Les premiers objectifs que l'on se fixa furent l'obtention du droit de conclure des contrats collectifs et de celui de l'enrôlement des marins par l'entremise de l'Union. Il fut décidé au congrès général de 1926 que la tactique de l'Union viserait à respecter les particularités de l'esprit japonais et qu'elle serait organisée suivant les nécessités imposées par la nationalité japonaise. Les problèmes éventuels devraient être résolus par des méthodes économiques, aussi bien que politiques. C'était là sans doute la meilleure politique à adopter dans cette période de transition, car évidemment, les conditions des marins japonais étaient, en comparaison des conditions occidentales, bien au-dessous du niveau que l'on pouvait exiger. Tout en adoptant une politique passive, l'organisation ne pouvait pas refuser de lutter pour l'amélioration des conditions de travail et pour maintenir ou majorer les taux minima des salaires.

Fin 1923, la N. Y. K. tenta de réduire d'un tiers l'allocation de navigation, alléguant pour ce faire, les pertes subies par le séisme. L'organisation des marins chercha, coûte que coûte, à empêcher cette réduction. Elle fit déposer le travail sur vingt navires du port de Kobe; la réduction projetée ne fut pas pratiquée et le pouvoir d'une action collective fut à nouveau démontré. L'Union des marins japonais put enregistrer l'adhésion de trois nouveaux syndicats et devint peu à peu la principale organisation du Japon et de l'Orient.

Attendu que les principaux objectifs de l'organisation étaient, comme nous l'avons vu, l'obtention du droit de conclure des contrats collectifs et de celui de l'enrôlement par l'entremise de l'organisation, elle consacra beaucoup d'argent à la propagande en faveur de l'adoption de la convention internationale

relative au placement des marins. La loi sur l'institution des bureaux de placement pour marins fut votée en 1922, sur la base du projet de convention internationale concernant les facilités à accorder aux marins pour l'enrôlement. L'article 4 de cette loi prévoyait : « Un système pratique et satisfaisant de bureaux de placement publics, permettant aux marins de trouver du travail sans frais, devra être organisé et maintenu. Un pareil système pourra être organisé et maintenu, soit :

- 1° d'un commun accord entre les organisations représentatives d'armateurs et de marins, sous le contrôle d'une autorité centrale, soit
- 2° à défaut de pareille institution, par l'Etat lui-même.»

En dépit de cet article, le gouvernement accorda un prêt de 70.000 yen (7.000 livres sterling) à l'Association japonaise de secours aux marins, afin que celle-ci se charge de l'organisation des bureaux de placement pour marins. Ce faisant, le gouvernement ignora l'existence de l'Association des armateurs et de l'organisation des marins. L'Union des marins japonais voulut évidemment s'opposer contre ce procédé du gouvernement qui était en opposition avec le premier des principes adoptés par elle. Elle commença par conséquent des démonstrations et une propagande contre le geste du gouvernement. A la VIème Conférence internationale du Travail, un mémoire sur la question fut présenté par l'organisation et Yonekubo, conseiller technique du groupe ouvrier japonais, posa des questions à la Conférence. Lors de la IXème Conférence internationale du Travail, Narasaki, le président de l'Union des marins japonais, présenta un mémoire relatif à cette question, ayant pour but de faire appel à la conscience mondiale contre cet acte injuste du gouvernement japonais. Cette protestation eut comme résultat qu'en octobre 1925, le gouvernement nomma une commission chargée de s'occuper des bureaux de placement pour marins. La commission proposa d'inviter le Conseil paritaire maritime du Japon, à se charger de ce travail, en collaboration avec l'Association japonaise de secours aux marins. Les représentants de l'Union des marins japonais dans cette commission plaidèrent énergiquement pour une concentration des services entre les mains du Conseil paritaire maritime. L'organisation décida de déclarer une grève générale, si le gouvernement n'acceptait pas sa proposition. Elle commença la propagande dans les différents ports du Japon et dans le monde entier, afin de renforcer l'esprit de solidarité parmi les gens de mer. Le gouvernement se trouva par conséquent dans une position difficile. Il finit par accepter, le 25 août 1925, la proposition tendant à donner le droit de s'occuper des bureaux de placement aux trois principaux groupements de marins et d'armateurs, c'est-à-dire à l'Union des marins japonais, à l'Association des officiers et à l'Association des armateurs. C'est ainsi que l'Union des marins japonais réussit à réaliser le premier objectif qu'elle s'était fixé et, à partir d'avril 1927, le Conseil paritaire maritime du Japon s'est acquitté de manière satisfaisante de ses nouveaux devoirs. Les marins japonais ont à présent le droit de participer aux travaux du Conseil paritaire maritime et ce droit n'a pu être atteint que par une action collective de tous les marins.

Un autre but restait à être atteint, à savoir celui du droit de conclure des contrats collectifs. En juin 1928, l'organisation fit un premier effort pour conquérir ce droit. Le Conseil paritaire maritime était facilement arrivé à un accord au sujet des secours à accorder aux marins naufragés, mais il ne pouvait pas réaliser une solution satisfaisante par rapport aux salaires minima. Le désaccord sur cette question aboutit à une grève nationale de gens de mer, déclarée en accord avec la grève contre la *Kawasaki Shipping Co.* menée, elle, pour obtenir des

majorations de salaires et des relèvements des échelles des effectifs. De nouveau, la grève déclarée par les marins d'environ 380 navires qui menaçait d'affecter l'ensemble des intérêts commerciaux du Japon, aboutit à un succès. L'Association des armateurs se décida finalement à accepter le système des salaires minima, décision qui marque une nouvelle étape importante dans le développement du mouvement syndical.

Le principe du contrat collectif fut finalement reconnu et ce fut le Conseil paritaire maritime qui devint l'organe pour l'application de la nouvelle procédure.

Un an plus tôt, en février 1927, un des groupements d'agents du service général, appelé le *Yushido-yukai*, avait déclaré une grève, qui dura 40 jours et qui était appuyée par la Fédération japonaise des maîtres d'hôtel. Celle-ci aboutit malheureusement à une défaite, démontrant de la sorte la faiblesse de syndicats corporatifs en tant que groupements de combat. A la suite de cet échec, les organisations d'agents du service général commencèrent à se rendre compte de la nécessité de former un front uni et, en juillet 1929, presque toutes les organisations de cette catégorie du personnel navigant fusionnèrent avec l'Union des marins.

A partir de ce moment, l'Union des marins du Japon groupe presque tous les marins travaillant à bord des navires battant pavillon japonais.

Un autre point qu'il me faut mentionner, c'est que, en octobre 1927, le camarade Narasaki résigna ses fonctions de président et fut succédé à la présidence par le pionnier et fondateur de l'organisation, Hamada, qui s'employa aussitôt pour renforcer le front de combat de l'organisation, de manière à la mettre en mesure de faire face à n'importe quelle éventualité. En même temps, l'organisation avait dans le domaine politique, adhéré au Parti socialiste du pays.

En octobre 1929, le camarade Hamada se rendit à Genève en qualité de délégué ouvrier à la XIIIème Conférence internationale du Travail. Ce fut à cette occasion que lui et Yonekubo eurent à Thoiry leur entretien historique avec Edo Fimmen. Le 26 octobre 1929, en effet, un accord formel fut conclu entre ces militants au sujet d'une adhésion de l'Union des marins japonais à la Fédération internationale des transports, accord qui fut suivi, en mars 1930, par l'adhésion officielle. C'était la première fois qu'une organisation syndicale japonaise entrait dans le mouvement international.

Au Congrès de l'I.T.F., tenu à Londres en septembre 1930, le camarade Hamada fut élu au Conseil général de l'I.T.F. J'eus le grand honneur de participer, à la demande de l'Union des marins japonais, à ce congrès comme le premier délégué du mouvement japonais à des assises syndicales internationales. L'adhésion sus-mentionnée a eu une grande influence, en stimulant l'activité internationale de l'organisation, en renforçant de la sorte la solidarité internationale entre les travailleurs du monde entier et en préparant ainsi des combats futurs dans le domaine national aussi bien qu'international.

Je veux vous décrire à présent, aussi brièvement que possible, les conditions de travail actuelles des gens de mer nippons.

Suivant les statistiques que j'ai pu consulter, relatives aux marins assujettis et non assujettis au Code maritime, à ceux travaillant à bord de navires de l'Etat et de navires immatriculés dans les colonies, j'évalue à 120.000 le nombre des marins japonais. Les effectifs de l'Union des marins s'élèvent à 88.000, le reste des marins étant syndiqué dans de petites organisations, telles que la *Shosen Doshikai*.

En ce qui concerne les heures de travail, elles varient beaucoup suivant la nature du travail et aussi selon que le navire se trouve dans le port ou à la mer. On peut dire, en général, que le personnel des machines travaille en trois quarts et que le personnel du pont travaille en deux bordées. Les statistiques pour 1929 donnent les chiffres ci-après :

## I. Heures de travail.

Année	Nombre de bâtiments.	Journée de travail normale.	Heures de repos pendant la journée de travail.	Jours de travail par mois.	Jours de repos par mois.
1927	220	10 h. 29	3 h. 14	26,2	3,6
1928 (6 mois)	217	11 h. 03	2 h. 30	25,9	2,8
1929 (pour sept.)	220	11 h. 10	2 h. 39	25,9	3,7

C'est ainsi que les heures de travail moyennes, pendant le premier semestre 1928, étaient de 8 heures 33 minutes. Cette durée ne semble pas si longue, mais il ne faut pas oublier que huit heures et demie de travail à bord d'un bateau où les travailleurs n'ont pas les mêmes commodités que les travailleurs terriens, sont pénibles et créent la nécessité d'une journée de travail uniforme de huit heures et d'une semaine de quarante-huit heures.

## II. Salaires.

En ce qui concerne les salaires, il est intéressant de reproduire les termes de l'accord sur le salaire minimum qui fut réalisé entre l'Union des marins et l'Association des armateurs, comme un résultat de la grève historique de 1928. Le barème des salaires de base est le suivant :

Spécialités	Années de pratique maritime.	Salaire mensuel sur navires de :		
		500 à 1.500 tx.	1.500 à 3.500 tx.	de plus de 3.500 tx.
Maitre d'équipage	Plus			
Chef-chauffeur	de	Y. 65	Y. 70	Y. 75
1er Maître d'hôtel	8 ans	Y. 60	Y. 65	Y. 70
Charpentier	ans	Y. 60	Y. 65	Y. 70
Graisqueur	Plus de			
Cuisinier	4 ans	Y. 50	Y. 55	Y. 57
Matelot	Plus de			
Chauffeur	2 ans	Y. 35	Y. 38	Y. 40
Soutier	2 ans	Y. 35	Y. 38	Y. 40
Stewards	ans	Y. 35	Y. 38	Y. 38

Les magasiniers et graisseurs touchent une allocation spéciale de 3 yen.

La période d'apprentissage est de deux ans dans les divers services. On paye pendant cette période les salaires suivants :

Pendant la 1ère année. . . . .	yen 15 par mois
Après un an de pratique. . . . .	" 30 " "
Après 18 mois de pratique. . . . .	" 35 " "

Afin de limiter les échelles des effectifs, le nombre des matelots, chauffeurs et soutiers ayant moins de deux ans de pratique, ne peut pas excéder 15% du nombre total des hommes, à l'exclusion des apprentis.

Les salaires minima touchés par mois par les officiers ont également été fixés par le Conseil paritaire maritime. Ils s'élèvent aux taux ci-après :

Tonnage.	Capitaine	Second	1er lieutenant	2e lieutenant	Chef-mécanicien
501—1.000	140	95	75	70	140
1.001—2.000	A*190 B*150	A*115 B*100	A*85 B*80	70 70	A*190 B*150
2.001—3.500	200	130	90	75	200
3.501 et plus	210	135	95	75	210

\*Classification suivant l'ancienneté.

(à suivre).

## Les changements de pavillon dans la marine marchande allemande.

Le changement de pavillon n'est pas une chose nouvelle. En temps de guerre, ce procédé est considéré comme une ruse de guerre, admise suivant les règles du droit des gens. Il faut voir comme une ruse de guerre dans la lutte des classes, la tactique, des armateurs allemands qui cherchent, en changeant le pavillon de leurs bateaux, à se soustraire aux barèmes de salaires prévus par les contrats collectifs allemands et aux dispositions protectrices incorporées dans la législation sociale allemande. Toutefois, pas plus qu'on n'hésiterait en temps de guerre à prendre les mesures les plus radicales contre la ruse des faux drapeaux, pas plus la classe ouvrière ne doit se laisser faire à présent. Car, outre éluder les conditions de travail, le changement de pavillon signifie encore une fuite de capital et d'impôts. Le fait que ce sont précisément les armateurs allemands, qui ont construit, à l'aide de subventions de l'Etat, une flotte marchande des plus modernes et qui ont, pendant la période d'inflation, réalisé d'énormes bénéfices (il leur était facile de soutenir la concurrence, vu que les frets sont calculés en livres sterling) qui ont recours à ce moyen, caractérise bien l'insolence du patronat allemand qui estime que tous les moyens sont assez bons pour imposer un avilissement ultérieur du niveau de vie des classes laborieuses allemandes. Bien que les soldes allemands soient inférieures à celles en vigueur dans plusieurs autres grands pays maritimes, c'est cependant précisément un armateur allemand qui fait la tentative de se libérer de ses charges « trop élevées ».

L'I. T. F. et ses organisations adhérentes ne doivent pas se borner dans ce cas au rôle de simples spectateurs. Ce que des armateurs allemands se permettent aujourd'hui, des armateurs d'autres nationalités pourront le faire demain! A quoi cela aboutirait-il? A une réduction des soldes sur toute la ligne, qui n'apportera pas (nous en sommes tous conscients) de prospérité nouvelle au commerce et à la navigation.

Il faut, par conséquent, que nous opposions aux tentatives des armateurs, dans la navigation maritime aussi bien que sur les réseaux fluviaux internationalisés, notre mot d'ordre: unification des conditions de travail et de salaires au niveau le plus élevé!

Avec cela, nous devons agir contre les ruses des armateurs, dans leur pays aussi bien qu'à l'étranger. Les bâtiments sur la poupe desquels flotte un faux pavillon, doivent être mis au pilori et être arrêtés!

Si les armateurs souffrent de la concurrence qui découle des divergences entre les conditions de travail de divers pays, leur organisation internationale n'a qu'à prendre des mesures à l'effet d'arriver, du moins en ce qui concerne la navigation au long cours, à une convention internationale à laquelle l'I. T. F. pourrait participer en tant que représentante des intérêts des gens de mer.

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

### II.

Bien qu'il y eût dans la commission des divergences de vues assez marquées, on réussit à réaliser un accord. Les décisions qui ont été prises, ne sont pas seulement d'une très grande importance pour l'avenir de la circulation automobile, mais également pour la sécurité qui intéresse chaque homme, qu'il soit chauffeur ou piéton. La commission décida de soumettre à la séance plénière de la conférence, le texte ci-après.

#### *Convention sur l'unification de la signalisation routière.*

Les Hautes Parties contractantes,

Désireuses d'augmenter la sécurité du trafic par route et de faciliter la circulation routière internationale par un système de signalisation routière :

Ont désigné pour leurs plénipotentiaires. . . . .

Lesquels, après avoir produit leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes :

#### Article premier.

Les Hautes Parties contractantes adoptent le système international de signalisation routière, décrit dans l'annexe à la présente Convention et s'engagent à l'introduire ou le faire introduire le plus tôt possible dans ceux de leurs territoires auxquels s'applique cette Convention. A cet effet, elles procéderont à la mise en service des signaux nouveaux qui sont prévus dans l'Annexe susdite au fur et à mesure de la mise en place des signaux nouveaux ou du renouvellement de ceux actuellement existants. Le remplacement complet des signaux non conformes au système international sera réalisé au plus tard dans un délai de cinq années, à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, pour chacune des Hautes Parties contractantes.

#### Article 2.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à procéder ou à faire procéder, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, au remplacement des signaux qui, tout en présentant les caractéristiques d'un signal du système international, serviraient à fournir une indication différente.

#### Article 3.

Les signaux décrits et figurés à l'Annexe seront, autant qu'il est possible, les seuls placés sur les routes pour la police de la circulation.

Dans les cas où il serait nécessaire d'introduire quelque autre signal, celui-ci devrait, par ses caractéristiques générales de forme et de couleur, rentrer dans le système des catégories prévues à l'Annexe.

#### Article 4.

Les Hautes Parties contractantes interdiront que soient placés sur la voie publique des panneaux ou inscriptions quelconques qui pourraient prêter à confusion avec les signaux réglementaires ou rendre leur lecture plus difficile. Elles s'opposeront, autant qu'il est en leur pouvoir, à ce que de tels panneaux ou inscriptions soient placés aux abords de la voie publique.

Les Hautes Parties contractantes, en vue d'assurer à la signalisation toute son efficacité, s'efforceront de limiter le nombre des signaux réglementaires au minimum nécessaire.

Les Hautes Parties contractantes s'opposeront à l'apposition sur un signal réglementaire de toute inscription étrangère à l'objet de celui-ci et qu'elles jugeraient de nature à en diminuer la visibilité ou à en altérer le caractère.

#### Article 5.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Hautes Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application des dispositions de la présente Convention et si ce différend ne peut être réglé directement entre les Parties, le différend peut être soumis pour avis consultatif à la Commission consultative et technique des Communications et du transit de la Société des Nations.

#### Article 6.

Chacune des Hautes Parties contractantes peut déclarer, au moment de la signature de la ratification ou de l'adhésion, que, par son acceptation de la présente Convention, elle n'assume aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou sous mandat; dans ce cas la présente convention ne sera pas applicable aux territoires mentionnés dans ladite déclaration.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra ultérieurement notifier au Secrétaire général de la Société des Nations, qu'elle entend rendre la présente Convention applicable à l'ensemble ou à toute partie des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa précédent. Dans ce cas, la Convention s'appliquera à tous les territoires visés dans la notification, six mois après réception de cette notification par le Secrétaire général.

De même, chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, après l'expiration du délai de huit ans mentionné dans l'article 15, déclarer qu'elle entend voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de ses colonies, protectorats et territoires d'outre-mer ou des territoires placés sous sa suzeraineté ou

sous mandat; dans ce cas, la Convention cessera d'être applicable aux territoires faisant l'objet d'une telle déclaration, un an après réception de cette déclaration par le Secrétaire général.

Le Secrétaire général communiquera à tous les Membres de la Société des Nations et aux Etats non membres, visés à l'article 7, les déclarations et notifications reçues en vertu du présent article.

#### Article 7.

La présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, portera la date de ce jour.

Elle pourra, jusqu'au 30 septembre 1931, être signée au nom de tout Membre de la Société des Nations et de tout Etat non membre représenté à la Conférence qui a établi cette Convention ou à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention.

#### Article 8.

La présente Convention sera ratifiée.

Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société des Nations, ainsi qu'aux Etats non membres visés à l'article 7.

#### Article 9.

A partir du 1er octobre 1931, il pourra être adhéré à la présente Convention au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout Etat non membre visé à l'article 7.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera la réception à tous les Membres de la Société et aux Etats non membres visés audit article.

#### Article 10.

Chaque Haute Partie contractante peut subordonner l'effet de ses ratifications ou de son adhésion aux ratifications ou adhésions d'un ou de plusieurs Membres de la Société des Nations ou Etats non membres désignés par elle dans l'instrument de ratification ou adhésion.

#### Article 11.

La présente Convention entrera en vigueur six mois après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de ratifications ou adhésions au nom de cinq Membres de la Société des Nations ou Etats non membres. Les ratifications ou adhésions dont l'effet est soumis à la condition prévue à l'article précédent ne seront pas comptées dans ce nombre jusqu'à ce que cette condition soit remplie.

#### Article 12.

Les ratifications ou adhésions qui interviendront après l'entrée en vigueur de la Convention produiront leurs effets six mois, soit après la date de leur réception par le Secrétaire général de la So-

ciété des Nations, soit après la date à laquelle les conditions visées à l'article 10 se trouvent remplies.

#### Article 13.

Toute Haute Partie contractante pourra en tout temps proposer d'apporter à l'annexe à la présente Convention telles modifications ou additions qui lui paraîtront utiles. La proposition sera adressée au Secrétaire général de la Société des Nations et communiquée par lui à toutes les autres Hautes Parties contractantes et, si elle est acceptée par toutes les Hautes Parties contractantes (y compris celles ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne seraient pas encore devenues effectives), l'Annexe à la présente Convention sera modifiée en conséquence.

#### Article 14.

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant huit ans, la révision pourra être demandée à toute époque par trois au moins des Hautes Parties contractantes.

La demande visée à l'alinéa précédent serait adressée au Secrétaire général de la Société des Nations qui la notifierait aux autres Hautes Parties contractantes et en informerait le Conseil de la Société des Nations.

#### Article 15.

Après l'expiration d'un délai de huit ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci pourra être dénoncée par l'une quelconque des Hautes Parties contractantes.

La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en informera tous les Membres de la Société ou de l'Etat non membre au nom duquel elle aura été effectuée.

La dénonciation produira ses effets un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'au regard du Membre de la Société ou de l'Etat non membre au nom duquel elle aura été effectuée.

Si à la suite de dénonciations simultanées ou successives, le nombre des Membres de la Société des Nations et Etats non membres, liés par les dispositions de la présente Convention, est réduit à un nombre inférieur à cinq, la Convention cessera d'être en vigueur.

### ANNEXE.

Le système international de signalisation routière comprend les catégories de signaux définies ci-après. Lorsque les couleurs à employer restent facultatives, il est entendu que, dans un même pays, elles doivent être, sauf motifs exceptionnels, partout les mêmes pour un même signal.

#### I. Signaux de danger.

Les signaux de cette catégorie doivent être de forme triangulaire. Leur objet est d'avertir le conducteur de l'approche d'un danger. Ils comprennent :

1° Les signaux institués par la Convention internationale du 24 avril 1926 relative à la circulation automobile (figures 1 à 5 et 7 du tableau I);

2° Un signal destiné à indiquer les dangers autres que ceux prévus à l'alinéa I ci-dessus. Ce signal consiste en un triangle plein, la pointe en haut, portant en son milieu une barre verticale (figure 6 du tableau I).

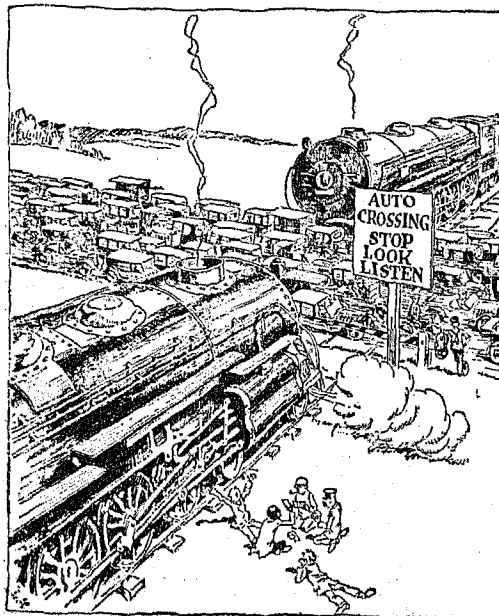
Lorsque les conditions atmosphériques s'opposent à l'emploi de plaques peintes, la plaque triangulaire peut être évidée. Dans ce cas, elle peut ne pas porter de barre verticale (figure 7 du tableau I).

Le signal est posé perpendiculairement à la route et à une distance de l'obstacle qui ne doit pas être inférieure à 150 mètres ni supérieure à 250 mètres, à moins que la disposition des lieux ne s'y oppose. Lorsque la distance du signal à l'obstacle est notablement inférieure à 150 mètres, des dispositions spéciales doivent être prises;

3° Un signal concernant la priorité de passage (figure 8 du tableau I). Ce signal, qui consiste en un triangle plein, la pointe en bas, indique au conducteur qu'il doit céder le passage aux véhicules circulant sur la voie à laquelle il va aboutir. Ce signal est placé à une distance convenable déterminée d'après les circonstances.

Ne sont pas compris dans les dispositions précédentes les signaux placés au voisinage des passages à niveau des voies ferrées, (croix de Saint-André etc.) sur lesquelles ne portent pas les stipulations de la Convention.

(à suivre).



Ce que nous réserve l'avenir!