



I.T.F.

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**

Aux organisations adhérentes!

La réunion du Comité exécutif de l'I. T. F. tenue à Amsterdam les 18 et 19 novembre dernier a longuement examiné la situation internationale actuelle et a adopté, comme suite à ses délibérations, la résolution ci-après:

Le Comité exécutif de l'I. T. F. considère avec une sérieuse inquiétude les tendances qui agissent actuellement dans les pays où il y a des organisations affiliées.

Nous nous rendons compte de ce que tous les efforts pour maintenir l'ordre social actuel doivent forcément aboutir à un avilissement du niveau de vie des travailleurs, et de la nécessité qu'il y a de s'y opposer. Nous nous rendons compte en outre que la situation actuelle incertaine du monde engendre la possibilité de précipiter les nations dans une nouvelle guerre que la classe capitaliste n'hésiterait pas à déclencher, plutôt que de perdre sa situation privilégiée.

Faisant siennes les indications de la F. S. I., le Comité exécutif invite les organisations adhérentes à l'action commune pour la réalisation des objectifs arrêtés par celle-ci et fait appel à tous les camarades adhérents à notre Internationale pour qu'ils appuient, dans la mesure de leurs forces, chaque mouvement tendant à promouvoir l'établissement du socialisme sur la base de la démocratie et pour qu'ils soient prêts à résister à toutes les tentatives réactionnaires visant à avilir encore les conditions de travail ou à priver les travailleurs des libertés qu'ils possèdent.

SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:

Aux organisations adhérentes . . .	127
La fin d'une période historique . . .	128
A travers le monde	129
Communications du Bureau	129
La quatrième Conférence générale des communications et du transit	130
L'Inde et ses travailleurs des transports (X)	131

Chemins de fer: L'auto et le rail	132
Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer	133
La formation du personnel de la locomotive en Suède (II)	134
Un manuel à l'intention du personnel du service de la traction	135

Ouvriers des transports: Les conditions des dockers de Nouvelle-Zélande	135
La Conférence européenne sur la circulation routière (VI)	136

Marins: Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg	138
--	-----

Espéranto	138
----------------------------	-----

La fin d'une période historique

L'aspect économique du monde se transforme à vue d'œil. Les événements se succèdent avec une rapidité ahurissante. Des traditions séculaires sont rejetées en quelques semaines et doivent être considérées dorénavant comme appartenant au passé.

Il en est ainsi pour le libre-échange dont, depuis 1846, la Grande-Bretagne était le plus solide rempart. Après avoir, le 20 septembre, détaché la livre sterling de sa base-or, on procède, à peine deux mois plus tard, à un revirement radical dans la politique commerciale du pays. Il signifie la fin du libre-échange. Il est vrai que les mesures protectionnistes sont motivées en alléguant les conditions «anormales» de l'heure et sont présentées comme n'étant que passagères, mais aucun doute ne peut subsister quant à leur caractère durable. On tient, en effet, si peu compte de leur suppression, qu'il a immédiatement été envisagé d'étendre les droits protecteurs aux articles d'importation non encore frappés par les récentes mesures et de relever les droits en vigueur.

Ces mesures forment le début d'une période de protection accrue qui imprimera son empreinte sur l'économie mondiale. Les quelques autres pays libre-échangistes ont immédiatement formé des projets pour imiter l'exemple protectionniste de la Grande-Bretagne. Quelques pays, qui percevaient déjà des droits d'entrée, les ont relevés ou ont formé le projet de le faire. D'autres se défendent au moyen d'interdictions à l'importation ou en la contingentant, et nous ne serions guère étonnés si l'on procédait peu à peu à appliquer sur une vaste échelle la technique, vraiment de plus en plus raffinée, de la politique commerciale actuelle avec tous les moyens puissants dont elle dispose (par exemple les ordonnances sur le mouvement des devises).

C'est ainsi que des barrières douanières de plus en plus hautes sont construites autour des diverses économies nationales, en dépit de l'interdépendance économique des nations. Chaque tentative pour établir d'un commun accord une réglementation internationale qui serait profitable à l'économie du monde, échoue devant l'impuissance dont fait preuve le capitalisme, lorsqu'il s'agit de créer une organisation sur une vaste échelle. C'est pour cette raison que la Conférence économique mondiale de 1927, qui visait à un abaissement et à une suppression des barrières douanières et à favoriser le commerce international, devait échouer. Tout principe économique fécondant

fait, à l'heure qu'il est, défaut au capitalisme, à présent que sa doctrine glorieuse du passé, la doctrine libérale, a vu sacrifier sur l'autel des économies nationales, sa dernière idée d'une véritable valeur organisatrice, celle du libre-échange.

Ceci doit nécessairement aboutir à une guerre économique entre les pays, qui augmentera considérablement le danger d'une nouvelle conflagration. On fermera ses frontières aux produits d'industries étrangères, en favorisant les industries nationales au profit de l'approvisionnement national. La tendance d'écarter les produits étrangers, détermine des mesures défensives dans les pays qui en sont frappés. Les mesures de politique commerciale donnent naissance à des fronts économiques, sur lesquels de mesquines luttes d'intérêts se livrent.

Il n'est pas possible d'en prévoir toutes les conséquences économiques et politiques. Considéré au point de vue de l'économie mondiale, on verra un mouvement de recul. Les forces productrices disponibles seront partiellement paralysées à cause de la suppression de débouchés et de nouvelles forces productrices analogues surgiront, sur une plus petite échelle, pour remplacer l'importation devenue économiquement impossible, cela au détriment de la productivité sociale. L'industrie internationale des transports se ressentira sérieusement de cette tendance vers l'autarchie des différentes économies nationales.

La victoire du protectionnisme fait prévoir de très grands changements dans la situation du monde. Nous en indiquerons ici quelques-uns, dans lesquels il y a un lien étroit entre les conséquences économiques et politiques. Les paiements en réparations, tant discutés, de l'Allemagne doivent en fin de compte être couverts par l'excédent d'exportation de ce pays. L'exportation allemande de produits manufacturés *) s'élevait en 1930 à environ 10 % de son exportation totale et à plus de 1.027 millions de marks. Indiquons, à titre de comparaison, que les paiements en réparations effectués par l'Allemagne pendant l'exercice 1930/31, par l'intermédiaire de la Banque des règlements internationaux, se chiffraient 1.641.6 millions de marks.

La dépression du commerce mondial détermina la nécessité d'accorder à l'Allemagne, par le moratoire Hoover, un sursis de paiement d'un an. Il est par

*) Provisoirement, l'Angleterre ne perçoit des droits d'entrée que sur les produits manufacturés.

conséquent logique qu'en continuant à entraver artificiellement le commerce mondial — par le protectionnisme qui s'accroît partout — la reprise des paiements en réparations par l'Allemagne sera rendue impossible. Avec cela, une entente internationale entre les pays créanciers, entente qui est indispensable pour la solution du problème, est rendue fort invraisemblable par la guerre générale économique qui est livrée avec l'arme du protectionnisme.

La classe ouvrière ne doit guère attendre de salut de cet état de choses. Le protectionnisme va de pair avec une augmentation des prix, c'est-à-dire avec un accroissement du coût de la vie. En y ayant recours, on n'a pas tenu compte de cet aspect de la chose. Les considérations par lesquelles on s'est laissé guider, ne se rapportent qu'à des intérêts capitalistes nationalistes qui ont trouvé leur formule dans des devises, telles que «Contre le dumping!», «Pour l'industrie nationale menacée!». Lorsque la classe ouvrière tentera, en raison de l'accroissement du coût de la vie, d'obtenir un relèvement des salaires, on présentera ces tentatives comme si la classe ouvrière menaçait à son tour l'industrie nationale. Il sera évident alors que, dans la politique économique, le nationalisme ne vaut que pour les capitalistes et non pas pour les classes ouvrières.

Le développement capitaliste actuel est régressif. Il est contraire à l'unique sens historique de la production capitaliste: la formation d'une économie mondiale ayant atteint un degré de développement fort élevé et adaptée de plus en plus aux fonctions sociales de la production. Tel est le sens de la crise du capitalisme — il a vécu. Il ne possède plus de principes féconds; le libre-échange est le dernier qui ait contribué à l'accomplissement de sa mission historique. Une continuation ultérieure du développement social n'est plus possible sur la base de la propriété privée du sol et des moyens de production. Ce qui, une fois, était une nécessité historique n'est plus; ce qui, une fois, a favorisé l'évolution sociale crée à présent la nécessité d'une révolution sociale, si l'on veut que le processus de développement social puisse continuer.

C'est au prolétariat qu'incombe la tâche de constituer un ordre social nouveau, organisé suivant ses principes et portant en lui la possibilité d'un développement progressant. Les symptômes actuels de désorganisation de l'économie capitaliste indiquent que la dernière heure du capitalisme a sonné.

Que le prolétariat soit prêt, le socialisme est en marche!

Bonne année!

Puisse l'année nouvelle apporter aux organisations adhérentes un accroissement de leurs effectifs et un renforcement de l'esprit de combativité de leurs membres.

Puisse la collaboration internationale entre les organisations réciproquement et avec le secrétariat de l'I. T. F., être développée à son maximum.

Puisse la défensive actuelle se transformer en une offensive et puisse la substitution du socialisme au capitalisme sinon se réaliser, du moins considérablement se rapprocher.

Puisse enfin l'année 1932 être heureuse pour les militants personnellement.

Le secrétariat de l'I. T. F.

Communications du Bureau

Le congrès général de l'I.T.F. à Prague

Le Conseil général de l'I. T. F. a décidé que le prochain congrès général se réunira à Prague du 8 au 14 août 1932.

Des propositions à inscrire à l'ordre du jour devront être en la possession du secrétariat de l'I.T.F. le 15 janvier au plus tard.

Les organisations adhérentes sont instamment priées de répondre aussi vite que possible aux questionnaires qui leur ont été expédiés afin que le rapport moral puisse paraître à temps.

Conférence de dockers

Les 5 et 6 janvier prochain, le secrétariat de l'I. T. F. convoquera une conférence internationale d'ouvriers des ports et docks qui sera appelée à discuter différentes questions importantes intéressant cette catégorie. Un circulaire a été expédiée aux organisations à ce sujet.

Enquêtes en cours

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore répondu à nos questionnaires concernant:

- la rationalisation aux chemins de fer;
- les passages à niveau;
- la gestion et l'exploitation des transports urbains et interurbains;
- la sécurité;
- la conduite des locomotives par un seul homme;
- les échelles des effectifs sur les navires;
- les conditions de travail et autres dans la pêche maritime;
- les maladies professionnelles des agents des tramways;

de le faire le plus rapidement possible.

Cotisations reçues

Pour 1931:

Fédération des mécaniciens de Pologne fl.	120 —
Syndicat des ouvriers charbonniers de Cardiff etc.	41.94
Union irlandaise des transports	167.59
Union britannique des transports	4.063.—
Union des cheminots des Indes Néerlandaises	92 —

A TRAVERS LE MONDE

Les pratiques du fascisme

Dans le journal anglais *Manchester Guardian*, un groupe de professeurs d'université italiens, publie une protestation contre l'asservissement de l'esprit que le régime, avec toute l'arrogance qui le caractérise, a introduit par voie de décret.

Le décret en cause a paru, sans aucune préparation préalable, dans la *Gazetta Ufficiale* du 8 octobre. Il exige de tout professeur occupant une chaire dans une université italienne qu'il prête, entre autres, le serment ci-après:

«Je jure fidélité au Roi, à ses successeurs royaux et au régime fasciste. Je promets de respecter loyalement la constitution et les autres lois de l'Etat; de donner l'enseignement et d'accomplir tous mes autres devoirs académiques dans le but de former des citoyens honnêtes, fidèles à leur patrie et au régime fasciste. Je jure de ne pas appartenir, pas plus dans le présent que dans l'avenir, à des asso-

Compte-rendu succinct de la session du Comité exécutif des 18 et 19 novembre 1931

Le Comité exécutif de l'I.T.F. s'est réuni à Amsterdam les 18 et 19 novembre 1931. Assistaient à la réunion tous les membres (à l'exception du secrétaire général Edo Fimmen qui se trouve en Chine), à savoir: C. T. Cramp (Grande-Bretagne) président; J. Döring (Allemagne) vice-président; M. Bidégaray (France); R. Bratschi (Suisse); Ch. Lindley (Suède); Chr. Mahlman (Belgique); N. Nathans, secrétaire général adjoint; P. Moltmaker, membre du Comité directeur.

Le rapport sur l'activité du secrétariat de même que ses annexes furent l'objet de débats prolongés. L'assemblée constata que le mouvement des effectifs de l'I.T.F. est satisfaisant, attendu que presque toutes les organisations adhérentes ont fait des progrès plus ou moins rapides, tandis que le nombre de celles qui ont subi des pertes est restreint.

Pendant l'année 1930, le chiffre total des effectifs augmenta de 100.000 pour arriver à 2.375.000. Ces progrès sont dus en majorité à l'accroissement des organisations d'Argentine, de France, de Grande-Bretagne et d'Espagne. Les rentrées en cotisations accusent également des progrès satisfaisants, bien que l'abandon de l'étalon-or par un certain nombre de pays occasionne des difficultés. Il fut décidé, à ce propos, d'attirer l'attention des organisations adhérentes sur la disposition des statuts qui prévoit que la cotisation est due en monnaie hollandaise.

En exécution de la décision prise par la dernière réunion du Conseil général, le secrétaire général s'est rendu, par la voie du Canada, en Extrême-Orient où il a visité le Japon. De là il s'est rendu en Chine. Sur ces entrefaites le gouvernement de l'Inde anglaise a refusé le visa aussi bien à Fimmen qu'au représentant japonais Yonekubo. Il semble peu probable que ce refus soit annulé. Le groupe parlementaire socialiste hollandais a été saisi de la question du refus par les autorités hollandaises d'admettre Fimmen aux Indes Néerlandaises; une

interpellation a été adressée au ministre à ce sujet.

Hollande, de la main du Dr. van Blankenstein, un de ses rédacteurs les mieux informés, une notice de Paris concernant les efforts tentés par la Société des Nations pour la solution du conflit sino-japonais. Le journaliste a recueilli la déclaration suivante de la part de quelqu'un qui occupe une place influente dans les services politiques de la Société des Nations:

«Nous sommes une grande banque dépourvue de capital, dont on exige une action de secours de vaste envergure, sans mettre un centime à sa disposition. Dans ces circonstances, il est matériellement impossible de faire quoi que ce soit. Aucune grande puissance n'a véritablement le projet d'entreprendre, quelque chose dans cette affaire, quelles que soient les circonstances, et tout le prestige de la Société des Nations en dépend. Pour la première fois dans l'histoire, nous voyons le spectacle paradisiaque de toutes les grandes puissances qui veulent la paix, quel qu'en soit le prix. Toutes, sauf le Japon. Le Japon le sait et en tire profit. Ce n'est pas un échec humiliant de cette entreprise qui m'étonnerait, mais je suis bien plutôt étonné par chaque succès que nous obtenons.»

«Pourquoi l'œuvre de la Société des Nations est-elle vaine?»

Nous trouvons dans le *Nieuwe Rotterdamse Courant*, le principal des quotidiens bourgeois de

interpellation a été adressée au ministre à ce sujet.

Deux demandes d'adhésion, provenant l'une d'un Syndicat de marins grecs au *tramping* et l'autre de l'organisation des cheminots indigènes aux Indes Néerlandaises, ont été ratifiées.

Un échange de vues spécial eut lieu sur la situation en Pologne. L'assemblée prit connaissance des mesures prises par l'Union suédoise des transports contre les amateurs polonais qui veulent forcer les marins embarqués sur leurs bateaux, à adhérer au syndicat fasciste de marins.

Après examen de ces diverses questions, le rapport du secrétariat fut approuvé à l'unanimité des voix.

En ce qui concerne le transfert du siège de l'I.T.F. dans un immeuble plus grand, quelques pourparlers préliminaires ont eu lieu. On les poursuivra au cas où une offre acceptable serait faite.

Le Comité exécutif prit connaissance avec satisfaction des promesses des organisations hollandaises et de l'Union belge des ouvriers du transport, de prendre, à l'édition hollandaise du Bulletin et des Communications de presse de l'I.T.F., un nombre d'abonnements suffisant pour permettre la parution de ces publications en hollandais à partir du 1er janvier 1932, sans charges supplémentaires pour les finances de l'I.T.F.

Un rapport présenté par le secrétaire général adjoint sur la situation en Yougoslavie fut approuvé et les mesures voulues furent prises pour venir en aide à l'Union des cheminots yougoslaves dans sa lutte difficile. L'assemblée approuva ensuite un rapport du secrétaire sur son voyage en Grèce, voyage fait en raison des difficultés qui existent dans le mouvement syndical de ce pays. Après examen, ce rapport fut également approuvé.

Les décisions nécessaires furent prises pour la préparation du Congrès général de l'I.T.F. qui se réunira à Prague du 8 au 14 août 1932. Le citoyen Otto Bauer de Vienne sera invité à y présenter un rapport sur le thème: «L'issue du chaos. Le monde est-il mûr pour le socialisme?»

Le Comité exécutif prit connaissance en outre des rapports sur les conférences des marins et du personnel de la navigation intérieure de même que d'un rapport présenté par Bratschi sur la 4ème Conférence générale des communications et du transit, conférence tenue à Genève où Bratschi a représenté l'I.T.F.

Une conférence de dockers sera prochainement convoquée; elle sera appelée à examiner entre autres: la situation existant dans différents pays par suite de la crise; la convention internationale pour la protection des ouvriers des ports et docks; l'attitude à assumer par les dockers en cas de conflits dans la navigation maritime et intérieure; l'exécution de décisions prises par des conférences antérieures.

Des débats prolongés, auxquels tous les représentants prirent part, eurent lieu sur la situation internationale. Ces débats aboutirent à l'adoption d'une résolution que l'on trouvera reproduite par ailleurs.

La quatrième Conférence générale des communications et du transit

Par Robert Bratschi

Du 12 au 24 octobre 1931 a siégé à Genève la Conférence des communications et du transit à laquelle participèrent des représentants de près de 50 Etats de toutes les parties du monde, parmi lesquels les Etats-Unis d'Amérique. A côté des représentants gouvernementaux, des délégués d'associations religieuses de toutes tendances, le Vatican en tête, étaient présents en qualité d'auditeurs. Un grand nombre d'organisations internationales intéressées au trafic avait en outre envoyé des représentants, telles l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, le Bureau international de l'Union télégraphique, l'Union internationale des chemins de fer etc. L'I.T.F. qui avait été invitée à la Conférence, s'y est fait représenter par le soussigné.

La Conférence a été convoquée par la Société des Nations dont elle constitue un organe permanent. La session de cette année avait à examiner deux rapports du secrétariat de la Société des Nations.

1. LA REFORME DU CALENDRIER.

Il s'agit de modifier le calendrier grégorien sous divers rapports. Les questions suivantes étaient à l'ordre :

- 1° Les inconvénients du calendrier actuel ;
- 2° La stabilisation de la fête de Pâques et des autres fêtes mobiles qui s'y rapportent ;
- 3° La réforme du calendrier actuel par l'égalisation des trimestres ou par l'institution du calendrier dit perpétuel ayant 13 mois de longueur égale.

Les représentants des diverses orientations religieuses se sont en majorité, même parfois avec véhémence, prononcés contre la réforme du calendrier. Le Vatican toutefois, n'est pas contre toute modification. Les organisations intéressées aux transports et communications sont évidemment en faveur d'un changement. Soixante gouvernements seraient disposés à collaborer à la réforme. Après des délibérations qui occupèrent plus d'une semaine, la Conférence a adopté une longue résolution dans laquelle un examen ultérieur de l'ensemble de la question est recommandé. Nous sommes cependant encore bien loin d'une solution.

Bien qu'il faille reconnaître qu'il existe actuellement des problèmes autrement importants que la réforme du calendrier, nous ne pouvons néanmoins être contre la simplification et l'amélioration projetées. Si elles se réalisent, nous ne pourrions que nous en féliciter.

2. QUESTIONS GENERALES INTERRESSANT LES COMMUNICATIONS.

Le secrétariat de la Société des Nations avait pour commencer présenté un rapport sur les mesures prises en exécution des décisions des conférences antérieures. Ce rapport fut approuvé sans discussion.

Un mémorandum avait en outre été présenté concernant les principales questions étudiées par la Commission consultative et technique des communications et du transit depuis la troisième Conférence générale. Le mémorandum a traité à diverses questions générales intéressant la navigation maritime, la navigation intérieure, la circulation routière, les transports par voie ferrée et les transports aériens. Il a traité en outre à l'état où se trouve l'étude de la question de l'établissement d'une station radiotélégraphique au siège de la Société, de même que de la construction d'un aéroport près du siège. Le mémorandum contient pour terminer diverses communications relatives à la suppression des obstacles à la liberté du transit entre la Pologne et la Lithuanie, à la suite donnée à une recommandation adoptée par la III^{ème} Conférence, sur la proposition de la délégation lettone, concernant la liberté des communications, à la collaboration entre le gouvernement chinois et l'organisation des communications et du transit, de même que touchant des questions de nature juridique. L'examen de ce mémorandum aboutit à l'adoption d'une série de résolutions qui furent transmises à la Société des Nations. Ces débats ne firent pas ressortir de divergences de vues très marquées.

Le troisième point, principal parmi les questions générales, avait trait aux moyens susceptibles de mettre fin aux entraves pouvant découler d'événements graves de caractère général affectant les voies de communication. Cette question avait été examinée par la troisième Conférence sur la proposition de la délégation hongroise. On peut évidemment songer à des perturbations de diverse nature, en première ligne à celles découlant de phénomènes naturels de toutes espèces. Il peut cependant aussi se produire des perturbations ayant leur cause dans un conflit social. Le Comité restreint chargé de faire un premier examen de l'ensemble de la question avait élaboré un projet de convention ayant pour but d'atténuer les répercussions de ces événements sur le trafic international. Entrent en première ligne en considération un détournement par un nouvel itinéraire, passant au besoin par un pays voisin ; il faudra dans ce cas pour le service des nouvelles et des voyageurs chercher l'itinéraire le plus court, pour le service des marchandises l'itinéraire le meilleur marché. En considération du fait que le rapport du comité ne tient aucun compte des causes possibles des perturbations du trafic, le soussigné a, comme seul délégué présent des travailleurs des transports et des communications syndiqués, présenté une déclaration dont on trouvera ci-après les parties essentielles :

« Tout comme l'ensemble du personnel occupé dans les entreprises de transport, je sais mesurer l'importance politique, économique et sociale du trafic international. Je reconnais donc volontiers qu'il est méritoire de chercher à évincer toutes les perturbations sérieuses dans la transmission des nouvelles et dans le transport des voyageurs et des marchandises en service international, et je vois avec satisfaction la Société des Nations s'occuper de cette importante mission.

Mais il me paraît opportun de relever qu'une partie de ces perturbations a son origine dans les conditions sociales actuelles. Il y a malheureusement peu de chances pour que cet état de choses se modifie dans un avenir rapproché. Or, plus les conditions de travail du personnel des transports sont rétrogrades, plus est grand le danger de luttes sociales et des entraves au trafic qui peuvent en résulter.

Dans les perturbations de ce genre, l'intervention de la Société des Nations peut se révéler aussi injuste que dangereuse. Injuste, car elle peut équivaut à un appui moral unilatéral en faveur de l'une des parties en conflit. Dangereuse, car cette ingérence de la Société des Nations et d'autres pays, au lieu de limiter et d'atténuer la perturbation, peut au contraire l'étendre et l'aggraver, en raison de l'organisation internationale du personnel et de la solidarité qui en découle.

La Société des Nations court de plus le grave danger de compromettre son prestige dans les rangs de toute la classe ouvrière organisée, dans les syndicats des nations affiliées, si les mesures qu'elle prend éveillent l'impression de vouloir entraver l'essor social et culturel du personnel des transports.

Le droit de libre coalition est reconnu dans la plupart des pays civilisés. Là où elle n'existe pas encore, cette reconnaissance constitue le premier et le plus important but que les travailleurs syndiqués se proposent d'atteindre. Leur lutte pour la conquête du droit d'association dans les différents pays est secondée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, au nom de laquelle j'ai l'honneur de parler, par tous les moyens dont elle dispose. Il en est de même de toutes les autres organisations internationales de syndicats libres et de la Fédération syndicale internationale dont le siège est à Berlin.

Dans la lutte pour l'amélioration de la situation sociale, économique et juridique des ouvriers, la suspension organisée du travail n'a encore rien perdu de son importance capitale. Dans de nombreux Etats, elle est même expressément reconnue comme moyen de lutte des travailleurs. La Société des Nations ne

doit en aucun cas se prêter à des mesures qui équivaudraient à prendre position subjectivement dans les conflits économiques et sociaux des différents pays, et qui pourraient rendre plus difficiles, pour le personnel des transports, l'accomplissement de ses tâches syndicales et la possibilité d'atteindre leurs buts.

Je me permets d'attirer l'attention de la Conférence sur ces circonstances et sur ces dangers. Je prends en même temps la liberté de présenter une proposition tendant à ce que l'on propose aux organes compétents de la Société des Nations de renoncer à toute intervention de la Société dans les perturbations du genre de celles auxquelles je viens de faire allusion. Au cas où la conférence n'adopterait pas cette proposition, je vous suggère de soumettre les craintes que je viens d'exprimer à un examen approfondi, par les soins du Bureau international du Travail, avant que la Société des Nations envisage d'autres mesures.»

La question a amené des débats prolongés. Il n'y avait pas beaucoup d'enthousiasme pour entrer dans les détails. Finalement, on a renoncé à présenter un projet de convention et l'on s'est borné à une simple recommandation, lors du vote de laquelle les représentants de quelques pays, même de grands pays, se sont abstenus.

Les débats font supposer que même lorsque la recommandation aura été transmise à la Société des Nations et par celle-ci aux Etats-membres, la situation actuelle ne subira pas de changements. Des détournements du trafic lors de cataclysmes naturels, ont toujours été pratiqués. Tout le monde est d'accord à ce sujet et nous donnons dans ces cas tout notre appui. Les Etats et les entreprises de transport se garderont bien de détournements du trafic pouvant prendre le caractère de vouloir briser une grève. Il semble cependant indiqué que notre Internationale et les organisations adhérentes ne perdent pas la chose de vue.

**

Quelques mots sur la valeur et la signification de pareille représentation aux réunions des organes de la Société des Nations, sont certes bien à leur place ici.

Si on mesurait la valeur d'une représentation selon la grandeur des avantages immédiats et concrets, nous pourrions tranquillement adopter le point de vue que nous n'avons plus besoin d'y aller. La possibilité d'exercer une influence sur les travaux est très limitée. La majorité des questions qui y sont discutées n'ont pour nous qu'un intérêt indirect. Il est aussi d'un agrément fort problématique de se trouver à une pareille Conférence comme unique représentant ouvrier.

Je ne voudrais pas toutefois exprimer l'opinion que nous ne devons plus à l'avenir envoyer des délégués à ces conférences. L'importance de notre Internationale professionnelle ne lui permet pas de simplement se désintéresser des questions internationales touchant le trafic, qui y sont discutées. Le prestige de l'I.T.F. ne saurait que s'accroître par le fait qu'elle est invitée à ces conférences et qu'elle est par conséquent reconnue et traitée en principe sur le même pied que les organisations internationales du patronat. A mesure que les forces du progrès auront des répercussions politiques dans différents pays, et pourront se manifester dans la composition des délégations gouvernementales, les représentants de l'I.T.F. auront plus de chances de pouvoir exposer leurs vues avec succès. Je pense par exemple à la coordination des différents moyens de transport dans le trafic international suivant les conceptions modernes préconisées par nous. Il faut aussi envisager la possibilité d'un renforcement du principe de la régie collective et des tendances pour organiser les transports sur une base internationale.

Bien que les résultats concrets et les avantages immédiats réalisés par notre représentation à ces conférences ne puissent donc pour le moment être que minimes, cela ne doit pas nous empêcher d'y prendre part à l'avenir. Les Français disent avec raison que « les absents ont toujours tort ». L'I.T.F. ne devra donc plus à l'avenir manquer aux conférences internationales des communications et du transit.

L'Inde et ses travailleurs des transports

X. (Fin).

Certaines d'entre les administrations de chemins de fer ont uniformisé les salaires de quelques catégories. La Commission d'enquête estime qu'il faudra faire des efforts pour poursuivre ce système, de manière à arriver à la fixation de taux-standards pour diverses catégories de travailleurs, variant uniquement suivant les conditions locales. La Commission recommande en outre d'introduire des réformes dans le système de paiement des salaires. Actuellement, les ouvriers sont payés par jour ou par mois, sauf pour le travail aux pièces qui est en vigueur, dans une certaine mesure, dans les ateliers de plusieurs chemins de fer. Les travailleurs des ateliers de locomotives, voitures et wagons touchent presque tous des salaires journaliers. Les agents payés au mois bénéficient de certains avantages, tels que la participation aux caisses d'assurance, le droit à un certain préavis en cas de licenciement ou à une indemnité à la place de celui-ci, avantages qui sont en général refusés aux autres. La Commission recommande que, après douze mois de service, tous les agents aient un salaire mensuel et puissent bénéficier de tous les avantages qui étaient jusqu'à présent le privilège des agents payés au mois.

A cause des restrictions qui existent quant à l'admission aux caisses d'assurance, on peut dire que 3 % seulement des travailleurs gagnant moins de 20 roupies par mois y sont inscrits. C'est pour cette raison que la Commission recommande que tous les membres du personnel aient la possibilité de s'affilier à une caisse d'assurance, en ce sens que l'affiliation serait facultative pour ceux qui gagnent moins de 20 roupies par mois, mais obligatoire pour tous ceux qui gagnent 20 roupies ou davantage.

La question des salaires a un lien direct avec celle des retenues, appliquées soi-disant en règlement de dettes. Ces retenues sont en règle générale imposées au personnel pour l'envoi superflu de télégrammes, pour perte ou endommagement d'objets appartenant aux chemins de fer, en compensation d'indemnités payées par les chemins de fer au public en cas de perte ou d'endommagement de marchandises confiées aux chemins de fer ou en cas de perception insuffisante pour des billets ou pour le transport de marchandises. Ces retenues sont très pénibles pour le personnel. La Commission recommande par conséquent que l'on ait recours à un autre système pour éviter les fautes et erreurs et, qu'en attendant l'introduction de nouveaux systèmes, on établisse pour les retenues des maxima qui tiennent compte des salaires gagnés.

La Commission a étudié avec une attention particulière la question des heures de travail. La convention internationale relative à la durée du travail, qui fut ratifiée par l'Inde en 1921, n'a été appliquée qu'en partie aux chemins de fer. Dans les ateliers, la durée du travail régulière est de 48 heures par semaine. Les heures supplémentaires sont rétribuées au taux normal. L'après-midi du samedi et le dimanche sont généralement des jours de congé. Dans les grandes remises de locomotives, le système de trois équipes (faisant 8 heures chacune) est en vigueur et dans les remises plus petites, on travaille en deux équipes faisant 12 heures chacune. Dans le service de l'entretien de la voie, les heures de travail sont de 8 à 9 heures par jour. Le service dans les gares est exécuté, en raison de son caractère intermittent, parfois en trois équipes faisant 12 heures. En règle générale, on ne paie pas d'heures supplémentaires. L'intention existe d'exclure le personnel roulant du bénéfice de la convention. Un grand nombre de ces agents travaillent 60 heures par semaine. Sur certaines lignes toutefois, il est coutumier que les mécaniciens, chauffeurs et conducteurs fassent des semaines de travail de 77 et 80 heures.

Les agents des services roulants sont exclus du règlement sur les heures de travail aux chemins de fer qui date de 1931. Suivant les documents dont la Commission a pu prendre con-

naissance, le pourcentage des agents commissionnés qui, d'après le nouveau règlement, ne travailleront pas plus de 48 heures, sera de 11 %, tandis que 43 % feront des semaines de travail de pas plus de 54 heures et 45 % travailleront 60 heures au maximum. La Commission est d'avis que, dans certaines entreprises, les heures de travail sont trop longues en considération du degré de concentration que le service réclame et elle recommande par conséquent que l'on procède, aussitôt qu'une certaine expérience aura été acquise avec les nouvelles heures de travail, à un examen de tous les services individuellement, afin de déterminer jusqu'à quel point une réduction des heures de travail s'impose. Une minorité dans la Commission, à savoir MM. Cliff, Joshi et Diwan et Chaman Lall, adopta un autre point de vue et demanda une introduction générale de la semaine de 48 heures.

Les règles relatives aux jours de repos et au congé annuel diffèrent d'un chemin de fer à l'autre et également d'un service à l'autre du même chemin de fer. C'est ainsi que certaines compagnies accordent 6 jours de congé annuel, d'autres 20 jours, d'autres encore 29 jours, le congé étant toujours payé. Parfois le congé annuel varie suivant la fonction. Il y a aussi des compagnies où de grands nombres de travailleurs n'ont droit à aucun congé annuel. La Commission recommande que l'on continue à s'occuper de cette question et que l'on tienne compte de l'avis des représentants du personnel.

La stabilité de l'emploi est une autre question à laquelle la Commission a accordé son attention. Bien des cas se sont produits d'agents ayant été licenciés sans avis préalable et sans avoir la possibilité de faire appel de leur renvoi. La Commission recommande comme un moyen pour remédier à cet état de choses, l'adoption d'un plan garantissant aux hommes une certaine sécurité. Après 12 mois de service, l'engagement ne pourrait être résilié qu'avec un mois de préavis. Lorsqu'un agent a commis une faute assez grave pour le rendre passible du renvoi ou de la révocation, il devra être mis en possession d'une feuille contenant tous les détails de l'accusation portée contre lui. Les agents devront avoir le droit de se défendre contre ces accusations.

Les questions qui intéressent le personnel sont traitées par des fonctionnaires spécialement affectés à cela. A ce sujet aussi, il y a un manque d'uniformité. Ces dernières années un appareil d'arbitrage composé de représentants du personnel et des administrations a été créé; les commissions en cause, qui sont désignées sous le nom de commissions d'atelier, commissions du personnel etc. sont vues d'un œil critique par les syndicats.

Suivant l'opinion de la Commission d'enquête, les syndicats ont sans aucun doute apporté ces dernières années une amélioration des conditions de travail et c'est pour cela qu'elle recommande aux administrations d'adopter une attitude plus généreuse à leur égard,

Dans le but de régler les relations entre les administrations et les syndicats, la constitution d'un Conseil central paritaire est proposée; il devra se composer de représentants en nombres égaux de la Fédération pan-indienne des cheminots et de l'Association des chemins de fer de l'Inde. Ce Conseil serait chargé de l'étude et de la liquidation de toutes les questions générales intéressant l'ensemble des chemins de fer et des questions qui intéressent une ou plusieurs catégories du personnel dans les cas où il n'a pas été possible de réaliser un accord au sein des Conseils ferroviaires dont la constitution est envisagée pour les diverses compagnies. Ces derniers organismes comprendront des représentants des diverses directions et de leur personnel et ils s'occuperont de questions ayant un intérêt plutôt local. Les représentants du personnel dans ces organismes auront le droit de se faire assister par des permanents syndicaux.

La Commission s'est occupée en dernière ligne des conditions hygiéniques et du bien-être des travailleurs des chemins de fer; elle a recommandé une extension des services médicaux et sanitaires aux chemins de fer. La dernière recommandation de la Commission tend à l'établissement de statistiques minutieuses au sujet du mouvement des effectifs du personnel et des absences.



CHEMINOTS

L'auto et le rail

Une collaboration encore mal comprise

Lentement, mais sûrement, il faut le reconnaître, l'idée d'une collaboration entre les deux plus puissants moyens de transport se fait jour. Elle tend de plus en plus à remplacer le principe néfaste de la concurrence. Malgré les exemples donnés par la «American Railway Express Company», l'entreprise hollandaise «Ato», l'organisation suisse «Sesa» et d'autres encore, nous croyons pouvoir dire que la solution de ce problème difficile n'a pas encore été trouvée.

D'une manière générale, on peut dire qu'une grande partie des chemins de fer sont aujourd'hui de la propriété de la collectivité et travaillent dans l'intérêt de l'économie nationale. Il ne faut pas oublier non plus que les grandes entreprises ferroviaires sont aussi d'importantes institutions sociales et que les conditions de vie qu'elles assurent aujourd'hui à leur nombreux personnel ne sont pas sans exercer une heureuse influence sur la situation de la classe travailleuse en général.

Tel n'est pas encore le cas des entreprises automobiles qui, presque toutes, sont encore entre les mains du capital privé et ne sont pas, comme les chemins de fer, soumises à de nombreuses obligations d'ordre social, économique, stratégique, politique etc.

Des conditions aussi inégales ne peuvent engendrer qu'une concurrence éfrénée et *unilatérale*. L'histoire des transports de ces dernières années n'a pas manqué de confirmer la véracité de ce principe. L'automobile conquérante, plus souple que le chemin de fer, libre de toute tradition et de toute obligation, a cru pouvoir facilement supplanter un moyen de transport qui, au cours d'un siècle bientôt d'efforts, de résultats extraordinaires, de services inappréciables, a conquis un droit inaliénable à l'existence. Chacun des deux moyens de transport a d'abord nié avec acharnement le droit à l'existence de l'autre puis, peu à peu, tous deux se sont rendus compte de la nécessité d'une collaboration.

Cette collaboration est encore mal comprise. En effet, à notre avis, une collaboration fructueuse et harmonieuse est encore impossible aujourd'hui entre le chemin de fer dont en *grande partie*, le capital est collectif et l'auto qui relève presque entièrement du capital privé.

Deux exemples suffiront pour illustrer notre point de vue: ceux des entreprises

suisse «Sesa» et «Asto». «En Suisse» écrit Bratschi, secrétaire général de la Fédération suisse des cheminots, «un essai de collaboration a été tenté par une entreprise spéciale, la Suisse Express S.A. «Sesa». Les Chemins de fer fédéraux ont une participation prépondérante dans cette société. Les chemins de fer privés les plus importants, les maisons d'expédition et d'autres intéressés du monde automobile en font également partie. L'entreprise a pour but de réduire les prix du service de camionnage, d'améliorer celui de la livraison à domicile et de conclure des conventions avec les gros clients des chemins de fer. La *baisse des taxes de camionnage retombe surtout sur les C.F.F. qui se sont engagés à couvrir le déficit.*»

Comme on le voit par cet exemple, c'est le capital collectif qui doit parer aux déficits éventuels du capital privé. Peut-on parler d'une collaboration? Nous ne le pensons pas.

Ces derniers temps, la «Sesa», avec l'approbation des autorités supérieures des chemins de fer fédéraux, a étudié un nouveau projet de «collaboration» automobile que la Fédération suisse des cheminots repousse avec raison. Sous couvert de collaboration, il ne s'agit de rien de moins que d'enlever aux chemins de fer fédéraux le service du transport des colis. «Le capital privé, écrit le camarade Bratschi, veut enlever aux chemins de fer un trafic important qu'ils assurent aujourd'hui eux-mêmes et le confier à l'initiative privée. Les chemins de fer demeureraient *responsables* et supporteraient tous les risques prévus par le contrat de transport, tandis que l'initiative privée encaisserait tout le bénéfice.»

Sans doute, un service de transport de colis organisé avec la collaboration de l'auto ne manquerait pas de constituer un progrès. Mais il s'agit ici d'un service parallèle, c'est-à-dire d'une concurrence et non d'une amélioration du service intérieur des chemins de fer. Entre des gares pourvues d'entrepôts et du matériel nécessaire, circuleront des autos qui draineront un service qui n'est pas encore concurrencé aujourd'hui et qui ne coûte rien ou presque rien aux chemins de fer. Ce service automobile n'est pas destiné à augmenter le transport des chemins de fer, mais bien à le diminuer! Il ne s'agit que d'une concurrence larvée.

Comme le prouvent les enquêtes les plus récentes, ce service automobile ne simplifiera nullement la manutention des colis mais, au contraire, l'augmentera. 30 % seulement des colis transpor-

tés par cette organisation bénéficieront d'une rapidité plus grande. Dans de nombreux cas, le transport sera encore ralenti. Le mot de passe d'aujourd'hui est le fameux «transport de maison à maison» mais, dans la règle, ce service automobile ne s'en occupera pas.

Cette innovation permettra aux entreprises automobiles qui, jusqu'à présent ont travaillé avec déficit, de travailler avec bénéfice *aux frais des chemins de fer*, c'est-à-dire en Suisse aux frais de la collectivité.

En remettant le transport des colis au capital privé, les chemins de fer s'anéantissent eux-mêmes. Des transports encore considérables qui roulent aujourd'hui sur rails, vont être confiés à la route. Le chant de triomphe entonné par l'organe des propriétaires de camions prouve bien qu'il s'agit là d'une mesure nuisible à l'économie générale. «Il ne s'agit pas là de l'apparition d'une nouvelle concurrence pour le capital privé. . . On peut s'attendre à ce que les autos des entreprises privées trouvent là une meilleure utilisation et, surtout, *une existence assurée.* . . »

«Une existence assurée» aux frais de la collectivité, naturellement! Comme nous l'avons déjà dit, le service actuel ne coûte presque rien aux chemins de fer. Par contre, la mise en activité de cette nouvelle organisation coûtera 13,5 millions de frs. suisses par année. Les frais seront probablement plus élevés encore parce que, aujourd'hui, les entreprises automobiles ne peuvent plus exploiter leur personnel d'une manière aussi éhontée qu'auparavant. Les entrepreneurs privés ont calculé que les économies pourront atteindre 11,7 millions de frs.; toutefois, les organes compétents des chemins de fer fédéraux, après une étude approfondie, ont ramené ces estimations au chiffre beaucoup plus modeste de 2,2 millions. La différence entre les deux évaluations est donc de 9,5 millions. D'après les calculs des entrepreneurs privés, le déficit prévu est de frs. 1,4 millions seulement, d'après les calculs des C.F.F. il doit atteindre 10,6 millions. Il faut ajouter, pour être complet, que les prévisions des entrepreneurs privés ne reposent pas sur des enquêtes faites par eux mais sur les calculs d'exploitation des chemins de fer allemands. Les prévisions des Chemins de fer fédéraux reposent sur leurs propres observations. Les calculs des entrepreneurs privés sont donc aussi peu dignes de foi que leurs continuelles attaques contre la régie directe des chemins de fer.

Nous sommes d'avis qu'un service automobile est utile en tant qu'il amène des marchandises au chemin de fer, en tant qu'il augmente son trafic et le tonnage des marchandises transportées. Mais une nouvelle organisation n'est pas nécessaire. Ces transports automobiles peuvent et doivent être assurés par le chemin de fer lui-même, avec son propre matériel et son personnel, à l'exemple de l'administration des postes.

Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer

Dans cette période difficile de crise, le patronat a recours à deux moyens pour assainir les entreprises: les licenciements et les réductions. Les administrations publiques elles-mêmes — bien qu'elles soient dans une certaine mesure entravées dans leur liberté de mouvement — usent à fond des moyens légaux qui sont à leur disposition pour réduire au strict minimum les effectifs de leur personnel. Dans divers pays, on a formulé le grief que les examens médicaux étaient utilisés comme une arme contre le personnel. Non seulement, on pose des exigences plus élevées que normalement, mais on crée même des dispositions plus rigoureuses pour éliminer du service les agents d'un certain âge. On s'est servi à cet effet contre le personnel des chemins de fer d'un pays, de règlements existant en réalité ou soi-disant dans d'autres pays. Cela n'aura pas été la première fois que les administrations de chemins de fer se servent de renseignements inexacts pour exercer de la pression sur les représentants de leur personnel.

Nous avons commencé dans le temps la publication d'une enquête sur l'acuité visuelle aux chemins de fer. Nous avons l'intention de poursuivre cette publication et donnons cette fois un aperçu sur les dispositions existant à cet égard en Suisse et en Autriche. Nous attirons l'attention des organisations sur l'importance de cette question et leur recommandons de s'opposer énergiquement à toutes tentatives d'aviilissement de la part des administrations.

Suisse.

Acuité visuelle et sens chromatique:

A. Agents des locomotives et personnel des trains,

B. Personnel des gares et de la voie.

1. Examens lors de l'entrée en service:

A. L'administration exige une acuité visuelle et un sens chromatique normaux des deux yeux. Le port de lunettes est autorisé.

L'acuité visuelle normale aux chemins de fer fédéraux est de 1/1 pour chaque œil.

Elle est vérifiée au moyen du système de Snellen et du système décimal.

Le sens chromatique est vérifié par:

- 1) l'anomaloscope;
- 2) les tables complètes de Stilling.

Les agents de la catégorie B (agents des gares et de la voie) qui passent dans

la catégorie A (service des locomotives et des trains) doivent subir un examen en tous points semblable à l'examen d'admission au personnel des locomotives.

II. Examens périodiques.

Ces examens ont lieu tous les 5 ans pour les employés au-dessous de 50 ans et tous les trois ans pour ceux qui ont dépassé cette limite.

L'acuité visuelle exigée est de 0,7 pour les deux yeux au minimum ou de

0,8 pour l'un et 0,4 pour l'autre ou de 1,0 pour l'un et 0,2 pour l'autre.

Elle est vérifiée par les tables de Snellen et par le système décimal.

Ces examens sont présidés par des fonctionnaires spécialement désignés par l'administration et ayant été préparés à cette fonction par des médecins spéciaux.

Les prescriptions relatives aux examens périodiques sont applicables en cas de mutations dans le même service.

Sens chromatique.

Dès 1925, les tables de Stilling ont remplacé les échantillons de laine de Holmgren. Lorsque des doutes subsistent on a recours à l'appareil d'Olten.

Il s'agit d'un appareil construit dans les ateliers des chemins de fer fédéraux. Il est soustrait à toutes variations atmosphériques et à tous réflexes lumineux. Ses conditions sont constantes et il permet de définir exactement toutes les défaillances du sens des couleurs.

Lors de défaillances du sens chromatique révélées par l'appareil d'Olten, l'administration prévoit des cas limites.

La décision de l'administration est en général favorable à l'agent.

Il y a deux sortes de cas limites:

- a) Ceux dans lesquels les résultats obtenus par l'appareil d'Olten sont assez concluants pour permettre l'emploi inconditionné de l'agent;
- b) Ceux dans lesquels le sens des couleurs est trop affaibli pour permettre l'emploi inconditionné de l'agent. Ce personnel est affecté à d'autres services, tout en conservant des possibilités d'avancement.

Citons, à titre d'exemple, le cas d'un aide-mécanicien dont l'examen pour l'obtention du grade de mécanicien n'a pas donné des résultats satisfaisants avec les tables de Stilling. Il sera encore examiné par l'appareil d'Olten. Si la défaillance chromatique n'est pas trop accentuée, cet agent passera au rang de

mécanicien affecté au service des gares et manœuvres.

En outre, un examen de l'acuité visuelle par un médecin spécialiste est obligatoire:

- a) lorsqu'un agent relève d'une maladie grave, qu'il a eu une maladie des yeux ou subi une grave blessure à la tête;
- b) lorsque l'attitude en service d'un agent laisse supposer que son acuité visuelle a fortement diminué.

Les agents à qui des lunettes ont été prescrites doivent constamment avoir avec eux un verre de rechange.

B. Lors des examens d'admission il faut faire une différence entre les catégories A et B.

L'acuité visuelle exigée pour la classe B est de 0,8 pour les deux yeux ou de 0,5 pour l'un, quand l'autre est normal.

En ce qui concerne l'examen du sens chromatique, l'emploi de l'anomaloscope n'est pas prescrit.

Autriche.

Le personnel est divisé en quatre groupes:

A) Personnel des locomotives et des automotrices, personnel des bateaux et des ferry-boats, personnel d'accompagnement des trains, personnel du service des manœuvres, aiguilleurs, agents du service des signaux, personnel de la surveillance des voies etc.

B) Chefs de mouvement, mécaniciens des dépôts, personnel d'inspection des wagons.

C) Personnel des ateliers et magasins.

D) Personnel des services de bureau.

Examens d'admission

Groupe A: 6/6 pour chaque œil sans verres et sens chromatique normal.

Groupe B: 6/18 pour chaque œil au minimum, sans verres.

Un sens chromatique normal est exigé.

Groupe C: 6/18 pour chaque œil, au minimum, sans verres. Le sens chromatique normal n'est pas exigé.

Groupe D: 6/9 pour chaque œil, au minimum, avec verres. Le sens chromatique normal n'est pas exigé.

Les examens périodiques

ont lieu régulièrement pour les agents des groupes A et B:

tous les 5 ans jusqu'à l'âge de 45 ans;

tous les 3 ans de 45 à 60 ans;

tous les 2 ans après la 70ème année.

L'acuité visuelle exigée pour les groupes A et B est de 6/18 pour chaque œil, sans verres.

Sens chromatique. Trois examens satisfaisants sont considérés comme suffisants.

Pour l'examen de l'acuité visuelle l'administration utilise les tables de Snellen avec les lettres latines et les chiffres arabes. Elle emploie aussi l'optomètre.

Le sens chromatique est vérifié au moyen des tables de Stilling et de l'anomaloscope. Les tables de Stilling remplacent les échantillons de laine de Holmgren.

Quoi qu'il en soit, ces deux exemples prouvent d'une manière éclatante que les transports automobile privés ne peuvent se passer de la collaboration des chemins de fer, pour la plupart, nous le répétons, entreprises collectives.

Ni le chemin de fer ne supplantera l'automobile, ni l'automobile le chemin de fer. Ces deux moyens de transport sont aujourd'hui solidaires. La question

de la suprématie de l'un ou de l'autre ne nous intéresse pas. Là n'est pas la solution. Elle est ailleurs.

Seule, pouvons-nous affirmer, la mainmise de l'économie la plus évoluée, c'est-à-dire de l'économie collective, sur l'initiative privée, permettra à ces deux moyens de transport de collaborer pour le plus grand bien de la collectivité et, partant, de leur personnel.

La formation du personnel de la locomotive en Suède (II)

Plan pour le recrutement et la formation du personnel de la locomotive.

A. Recrutement

Suivant les dispositions du règlement de service, les candidats à l'emploi d'aide-mécanicien sont engagés par les chefs de section au service de la traction. Le chef de district détermine quel nombre sera employé par chacune des sections. Les candidats qui ont déjà eu un emploi aux chemins de fer d'Etat de Suède, doivent y renoncer au moment de débiter dans la carrière de mécanicien.

Avant d'accepter les candidats, les chefs de section devront se convaincre non seulement que ce candidat satisfait complètement aux exigences posées au point de vue physique, mais encore qu'il possède les capacités ci-après :

être à même de lire correctement un simple texte suédois et de rendre en ses propres paroles le contenu de ce qu'il a lu ;

être à même d'écrire sous dictée un simple texte suédois couramment, lisiblement et à peu près sans fautes ;

être à même de calculer en nombres entiers et décimaux.

Le candidat doit en règle générale avoir accompli son service militaire avant d'être engagé, sans que son âge dépasse toutefois 24 ans.

B. Formation.

1. *La pratique dans les ateliers.* Pour commencer et aussi rapidement que possible après l'engagement, le candidat devra passer par un cours dans les ateliers d'au moins 12 mois, dont deux mois devront être passés aux travaux de forge, trois mois aux travaux de chaudronnerie, quatre mois dans le montage de locomotives à vapeur et trois mois aux travaux de réparations de locomotives électriques et de montage électrique. Dans les ateliers principaux, il existe à cet effet un certain nombre de places d'apprentis qui doivent rester à la disposition du chef du service, suivant des instructions données par les bureaux centraux du service des ateliers. En cas d'emploi précédent, nettement certifié, aux chemins de fer d'Etat ou bien dans une compagnie privée, pour un ou plusieurs des travaux professionnels sus-mentionnés, la période passée à ce service peut être, après examen du chef de district compétent, considérée comme temps d'apprentissage dans la mesure indiquée ci-dessus pour chacune des branches professionnelles dont il s'agit. Après que le candidat a terminé sa pratique dans les ateliers et a, de l'avis du chef de l'atelier, donné pendant ce temps des preuves de posséder l'esprit de concentration et les aptitudes qui peuvent être considérées comme indispensables pour entrer dans la carrière d'agent de la locomotive, il est transféré, au fur et à mesure des demandes de la direction régionale, dans une section du service de la traction. Il sera placé de préférence, pour autant que c'est pratiquement possible, dans le district même où il a été engagé et employé au service de réparations des locomotives et comme aide-mécanicien auxiliaire.

2. *Occupation comme aide-mécanicien auxiliaire.* Avant qu'un candidat soit admis à faire de manière indépendante du service comme aide-mécanicien, il devra par les soins du chef de section du service de la traction, donner les preuves de posséder les connaissances nécessaires dans les domaines ci-après :

I. Théorie.

- Les «règlements de la sécurité» pour autant qu'ils traitent de la signalisation, de même que les prescriptions de sécurité intéressant le personnel de la locomotive.
- Le règlement général de service dans ses lignes essentielles ;
- Les prescriptions de service à l'intention du personnel de la locomotive ;
- La lecture des horaires et graphiques.

II. Pratique.

La capacité d'exécuter seul et d'une manière entièrement satisfaisante les travaux qui incombent à un aide-mécanicien. Le candidat doit acquérir ces connaissances en faisant pendant un temps suffisamment long du service d'apprenti sur une locomotive aussi bien dans le service des manœuvres que dans le service des trains.

3. Les cours pour la formation du personnel de la locomotive.

Après avoir prouvé qu'ils possèdent les aptitudes voulues pour les différents genres de services mentionnés ci-dessus, les candidats sont appelés, soit tous ensemble, soit à tour de rôle, suivant l'ordre dans lequel ils ont été acceptés, à suivre le cours pour la formation du personnel de la locomotive.

Ce cours comprendra 280 heures, 5 heures par jour ouvrable. Ces heures seront réparties sur trois groupes de matières d'enseignement :

- 40 heures consacrées aux prescriptions intéressant le service de la sécurité, de même qu'aux instructions du personnel et au règlement général de service, à l'organisation des chemins de fer, à la géographie ferroviaire et à la lecture des horaires
- 215 heures consacrées à la théorie des machines, aux locomotives à vapeur, aux locomotives électriques, de même qu'aux prescriptions techniques de toute nature, telles que celles relatives aux systèmes de freinage, au chauffage et à l'éclairage des trains etc. Par de simples exercices de calcul, les élèves devront s'entraîner à suivre un raisonnement d'ordre technique ou économique.
- 25 heures consacrées à la langue suédoise, à l'orthographe et à la calligraphie, de même qu'à l'emploi de la langue dans la pratique du service pour rédiger des rapports, des télégrammes (également les abréviations usuelles), de même que pour remplir des formules etc.

Le candidat qui a passé par le cours de formation sus-visé et a obtenu une note satisfaisante, outre pour son zèle et sa conduite, pour chacun des groupes de branches sus-nommées, a entièrement terminé sa formation comme aide-mécanicien et sera admis, à partir du premier du mois succédant à celui pendant lequel il a terminé son cours, comme aide-mécanicien auxiliaire ou, éventuellement, régulier. La date de cette promotion sera en outre le point de départ pour le calcul, nécessaire pour dresser les tableaux de promotion, et le temps passé éventuellement au service avant cette époque ne pourra pas être pris en considération.

Les candidats qui ne sont pas reçus pour les branches A et B n'ont pas le droit de se présenter nouvellement à l'examen et ne peuvent plus être employés au service de la locomotive ; ceux qui ont uniquement été refusés pour le groupe C peuvent, après 6 mois, se présenter pour un examen complémentaire.

Afin d'assurer aux candidats un jugement impartial de la part du dirigeant du cours, chaque cours se clôturera par un examen auquel assisteront comme témoins, d'une part le chef de district ou celui qu'il désignera à sa place et le chef de section pour le district ou pour la section dans laquelle le cours a lieu et d'autre part, la commission d'hommes de confiance des mécaniciens et aides-mécaniciens de cette section, appelée à faire des propositions de candidats. Il en est de même pour l'examen complémentaire dont il est question ci-dessus.

4. Continuation de la formation pour occuper les fonctions de mécanicien.

Dans la mesure où les besoins de recruter de nouveaux mécaniciens se font sentir dans la section en cause, les aides-mécaniciens qui ont au moins accompli deux années consécutives de service comme aides-mécaniciens auxiliaires ou réguliers, peuvent être admis à continuer leur formation ou à subir un nouvel examen pour le service comme mécanicien. Cette formation est organisée comme suit :

I. La formation pratique.

La formation pratique consistera à donner à l'aide-mécanicien l'occasion de faire du service comme mécanicien sous la direction d'un mécanicien expérimenté, pendant un certain nombre de journées de service, sur tous les genres de trains circulant dans la section dont il s'agit. Le mécanicien-instructeur donnera son avis sur les aptitudes du candidat en remplissant une formule créée à cet effet. Cet avis, de même que la décision prise à ce sujet par le chef de la section de la traction, seront inscrits au dossier des agents en cause dans les bureaux centraux du district et dans l'administration de la section.

Uniquement les aides-mécaniciens qui auront, par ce service d'essai et par les aptitudes dont ils ont par ailleurs fait preuve dans le service, obtenu des notes suffisantes, peuvent être employés pour le service indépendant de mécanicien.

II. La formation théorique.

Les aides-mécaniciens qui désirent se préparer pour la formation de mécanicien, sont admis à suivre des séries de conférences organisées de temps à autre, séries qui sont suivies d'épreuves probatoires. Ces séries de conférences devront traiter des questions ci-après :

- les nouvelles prescriptions de service et les nouveaux appareils, de même que les prescriptions relatives aux types de trains, à la voie et aux gares, intéressant le service du personnel de la locomotive ;
- les principales prescriptions de service de ce genre déjà existantes.

Ces épreuves devront être faites, en présence du chef du service de la traction et des hommes de confiance, appelés à faire des propositions de candidatures et désignés par les mécaniciens de la section où les conférences ont lieu. Seulement ceux qui donnent les preuves d'avoir bien compris et de s'être mis au courant des sujets traités dans les conférences, peuvent entrer en ligne de compte pour la promotion comme mécanicien. Le résultat de l'épreuve probatoire sera inscrit au dossier des agents dont il a été question plus haut.

5. Conférences faites pour le personnel de la locomotive en général.

Les autres agents de la locomotive devront, dans la mesure des possibilités, avoir l'occasion de suivre les conférences dont il est question dans le chapitre précédent et des conférences analogues et avoir le droit, de même que les aides-mécaniciens sus-mentionnés, de se procurer, au moyen de questions, les éclaircissements qu'ils désirent concernant les matières qui sont traitées dans les conférences.

En ce qui concerne la formation du personnel de la locomotive aux chemins de fer privés, on peut dire que la revendication pour une formation pratique dans les ateliers et sur la locomotive qui a été formulée jusqu'à l'année 1917 auprès des chemins de fer de l'Etat, s'applique également et continue à s'appliquer aux chemins de fer privés. Dans la question de la formation théorique, quelques-unes des principales compagnies privées ont cependant suivi l'exemple donné par les chemins de fer de l'Etat.

Mentionnons, à ce propos, que les organisations du personnel cherchent de toutes les manières à faciliter la formation de leurs membres. Depuis de nombreuses années, elles destinent des ressources à des cours par correspondance, donnés sur des sujets élémentaires et de culture générale. Les caisses syndicales versent aussi des subventions à des cercles d'étude créés dans différentes parties du pays et les organisations ont fait élaborer des cours par correspondance destinés spécialement à donner une formation préparatoire pour les cours organisés par l'administration des chemins de fer. Ces cours préparatoires comprennent par conséquent des leçons de mathématiques, langue suédoise, physique et théorie des machines, électrotechnique et théorie des moteurs. Ces cours ont suscité beaucoup d'intérêt et un grand nombre des élèves qui suivront le cours des chemins de fer de l'Etat qui doit commencer bientôt, ont précédemment suivi le cours préparatoire en question.

ANDERS BORGSTEDT.

Un manuel à l'intention du personnel du service de la traction

L'Union des cheminots allemands vient de publier, comme 28ème volume dans sa série de publications, un manuel de plus de 200 pages à l'intention du personnel du service de la locomotive et des automotrices (*Handbuch für das Personal des Lokomotiv- und Triebwagendienstes*), manuel qui est un exemple admirable d'une étude attentive et complète des questions intéressant le personnel. Par la promulgation de nombreux décrets et ordonnances, les dispositions qui régissent la carrière de ces agents sont devenues peu à peu un véritable labyrinthe, dans lequel seuls quelques initiés arrivent à se retrouver. Il fallait un manuel rédigé d'une manière détaillée aussi bien que claire, pour mettre à la disposition du personnel intéressé les renseignements voulus sur son statut.

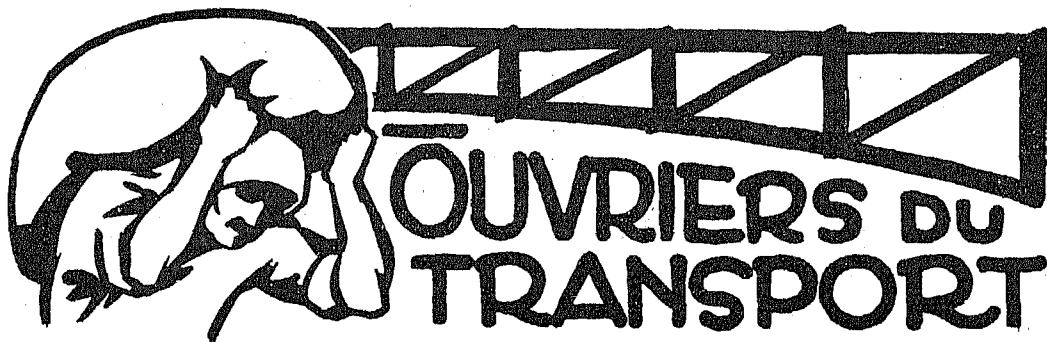
L'Union des cheminots qui a déjà fait ses preuves dans le domaine de pareilles éditions, s'est surpassée par la publication du volume qui nous occupe. Afin de pouvoir offrir à ses membres ce qu'il y a de mieux, elle s'est assurée le concours d'une des autorités dans le domaine: le directeur de la Reichsbahn, M. Mennert, chargé de la surveillance des carrières à la Direction générale de la Reichsbahn. Le volume débute par un article de cet auteur particulièrement qualifié, sur la carrière des agents de la locomotive, article qui donne, dans une forme succincte, une description des principales dispositions de service.

Suivent alors les règlements proprement dits, comprenant les dispositions originelles et toutes les adjonctions, modifications etc. apportées jusqu'au 1er novembre 1931. On n'a pas seulement reproduit les règlements relatifs à l'engagement, aux avancements etc., mais aussi les prescriptions relatives aux visites médicales, indemnités d'habillement etc. Le volume fait mention en outre des dispositions rendues pour le personnel des lignes électriques, de même que des décrets qui s'y rapportent.

Nous ne pourrions pas concevoir un répertoire mieux fait et plus amplement documenté sur le statut du personnel des locomotives et des automotrices. Nous recommandons par conséquent chaleureusement aux organisations d'autres pays d'acquiescer ce volume, d'une part, parce qu'elles y trouveront un excellent exemple pour leur propre activité, d'autre part, parce qu'il contient une précieuse documentation. Notre secrétariat se chargera volontiers de transmettre les commandes qui seront exécutées au prix de 9 marks par exemplaire, prix fixé pour les adhérents.

Rectification

Dans le No. 11 de notre organe a paru un article sur l'attitude adoptée par la Fédération suisse des cheminots vis-à-vis du problème de la conduite des locomotives par un seul homme. Cet article dit, entre autres, que la divergence d'opinions entre la Fédération suisse des cheminots et l'Association, peu importante, des conducteurs de locomotives (V.S.L.F.) sur cette importante question, sont le plus grave des obstacles qui s'opposent à la fusion des deux organisations. L'édition française va même jusqu'à affirmer que l'adhésion à la Fédération a pour ce motif été refusée. La Fédération suisse des cheminots nous informe que cette indication ne répond pas à la réalité. Toutefois, il va sans dire que les différences d'attitude ne facilitent nullement les délibérations qui doivent conduire à une fusion entre les deux groupements. Quoi qu'il en soit, les délibérations se poursuivent, et nous ne doutons pas qu'elles permettront à la Fédération d'accueillir bientôt les quelque 400 camarades de l'organisation encore à l'écart.



Les conditions des dockers de Nouvelle-Zélande

L'archipel situé dans le Pacifique, à l'Est de l'Australie, c'est la Nouvelle-Zélande, dominion britannique. Elle a une superficie de 103.569 milles carrés et compte environ 145.000 habitants. L'étendue de la côte (environ 3.000 milles) fait que les communications avec la mer y sont fréquentes et nombreuses.

Les ports maritimes sont au nombre respectable de 34, en majorité toutefois de petits ports employant de 15 à 300 dockers. Les trois principaux ports sont ceux de Wellington, Cackland et Lyttelton qui occupent respectivement 1650, 1400 et 750 ouvriers.

L'organisation syndicale reconnue des ouvriers des ports est la *New-Zealand Waterside Workers Federation*. Les salaires et conditions de travail ont été arrêtés par une sentence de la Cour d'arbitrage de Nouvelle-Zélande, rendue en vertu de la loi sur la conciliation et l'arbitrage.

Durée du travail.

Il y a quarante ans, les dockers de Nouvelle-Zélande bénéficiaient déjà de la journée de huit heures. Par leur action, les organisations syndicales ont réussi à obtenir la semaine de 44 heures, de sorte que le travail est de 8 heures les cinq premiers jours de la semaine et de 4 heures le samedi. Les heures de travail sont généralement effectuées entre 8 heures et 17 heures, avec une heure de repos de midi à 13 heures. Le samedi, on travaille de 8 heures à midi; si le travail est poursuivi jusqu'à 17 heures, ces heures sont rétribuées au taux des heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont admises entre 18 heures et 22 heures, lorsqu'on ne termine pas le navire et entre 18 heures et minuit lorsqu'on termine le navire. Les premières quatre heures supplémentaires sont payées à 50 % au-dessus du taux normal et les heures entre 22 heures et minuit au double taux. Les heures supplémentaires effectuées le samedi sont rétribuées à 75 % au-dessus du taux normal.

Uniquement dans les deux ports charbonniers, Westport et Greymouth, un système d'équipes est en vigueur. La première équipe y travaille de 8 heures à 17 heures et la deuxième, de 18 heures à 23 heures à Westport et de 18 heures à minuit à Greymouth. La troisième équipe travaille à Westport de 23 heures à 7 heures et à Greymouth de minuit à 7 heures. Dans ces deux ports, la deuxième

me équipe peut continuer le travail jusqu'à 2 heures de la nuit, lorsqu'il s'agit de terminer un navire.

Sauf dans ces ports, il n'existe pas de réglementation spéciale pour le travail de nuit. Le travail qui est fourni éventuellement le soir ou la nuit, est considéré comme travail supplémentaire. On n'engage pas de nouvelles équipes. Tout homme ayant commencé un travail doit terminer ce travail avant d'en accepter un autre. S'il est renvoyé avant que le navire ou le travail ne soient terminés, la raison de ce renvoi devra être communiquée, à la demande du syndicat, au secrétaire de celui-ci.

Salaires.

Les salaires minima s'élèvent à 2 sh. 4 d. *) par heure pour les marchandises en général et à 2 sh. 6 d. pour le charbon.

Une indemnité spéciale est payée en cas de manutention des articles ci-après:

	pennies par heure
Engrais en sacs	2
Matières explosives	3
Manutention de coke et remplissage des soutes à charbon	3
Animaux vivants	4
Viande frigorifiée	4
Pétroles et essence	4
Matières poussiéreuses telles que les superphosphates	6
Superphosphates en vrac	9

Les commissions de conciliation prévues dans la sentence nommée plus haut doivent s'occuper éventuellement de fixer le taux du paiement supplémentaire pour certaines marchandises.

Diverses dispositions ont été établies pour garantir le paiement du salaire. Deux heures de salaire sont payées aux hommes qui, ayant été appelés au travail, sont présents sur les lieux, qu'ils effectuent ou non du travail; ce paiement sera fait, suivant les cas, au taux normal ou au taux des heures supplémentaires. On paye un minimum de trois heures, lorsqu'un homme est appelé à commencer un nouveau travail en dehors des heures régulières et de quatre heures, si on le charge d'un nouveau travail un samedi après-midi (s'il doit revenir un samedi après-midi pour un travail déjà commencé, il doit toucher au moins trois heures).

Lorsque l'état du navire ne permet pas de procéder à son chargement ou lors-

*) En raison de la crise économique, la Cour d'arbitrage a décidé depuis lors qu'une réduction générale de 10% serait pratiquée.

que, à cause d'une insuffisance de marchandises à charger, il n'y a pas de travail de chargement ou déchargement disponible pour une équipe ou des équipes engagées à cet effet, les hommes peuvent être renvoyés avec paiement, outre du montant effectivement gagné par eux, de quatre heures de salaire au taux fixé pour les marchandises générales, avec observation des minima prévus.

Les hommes appelés à faire du travail dans d'autres ports seront payés, à partir du moment de leur départ jusqu'à leur retour, à raison de 18 sh. 8 d. par jour, le voyage, les repas et le logement étant en outre à la charge de l'employeur.

Les systèmes d'engagement.

L'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports est placé sous le contrôle des parties mentionnées dans la sentence sus-visée, à savoir l'Association des employeurs de manutention dans les ports et la Fédération des dockers. Il n'existe pas cependant de système uniforme d'embauchage; les habitudes varient d'un port à l'autre. A Wellington uniquement, les pouvoirs publics, en l'occurrence l'Office du port (Harbour Board), exercent une surveillance.

La sentence règle dans les détails, pour les différents ports, comment et à quelles heures les ouvriers sont embauchés et quels sont les droits et les devoirs des ouvriers, lorsque, pour une raison ou l'autre, le travail ne peut pas commencer à temps. Elle prévoit aussi les cas dans lesquels des travailleurs peuvent être transférés d'un travail à un autre. Il a été établi en règle générale que l'employeur doit s'assurer s'il y a, au lieu de l'embauchage, des hommes qualifiés prêts à accepter le travail et doit embaucher ces hommes plutôt que ceux ayant déjà du travail.

La sécurité.

La question de la sécurité du travail dans les ports est aussi régie par la sentence. La convention contient des dispositions relatives au poids maximum des charges à manipuler, au nombre minimum d'hommes nécessaire pour accomplir un travail déterminé dans des conditions données, aux conditions d'emploi des différentes espèces d'élingues etc. Ces dispositions sont conformes au décret concernant la protection du travail dans les ports et le complètent en quelque sorte.

La procédure d'arbitrage.

Lorsqu'un litige ou un différend surgissent entre les parties assujetties à la sentence, concernant une question quelconque relative à l'interprétation de celle-ci et qui n'est pas nettement déterminée dans la sentence, ce litige ou ce différend seront renvoyés devant une commission, composée de trois représentants du syndicat des dockers du port en cause et de trois représentants patronaux. La décision rendue par la majorité de cette commission sera obligatoire pour les deux parties. A défaut de décision, la question sera ren-

voyée devant la Commission nationale d'arbitrage à Wellington, composée de quatre représentants de la Fédération des dockers de Nouvelle-Zélande et de quatre représentants de l'Association patronale.

Le verdict de cette Commission nationale tranchera le conflit. A défaut de verdict, chacune des parties intéressées pourra faire appel à la Cour d'arbitrage, en avertissant par écrit l'autre partie de cet appel dans les quinze jours après l'échec des délibérations de la Commission nationale d'arbitrage. Cette Commission peut également elle-même faire appel à la Cour d'arbitrage, pour que celle-ci rende une décision. Dans tout port où il n'existe pas de Commission d'arbitrage locale, chacune des parties intéressées aura le droit de porter tout litige directement devant la Commission nationale.

La sentence contient une disposition importante, suivant laquelle les patrons doivent donner pour l'embauchage la préférence aux travailleurs syndiqués, si

toutefois il y a des ouvriers syndiqués disponibles et si ceux-ci sont aussi qualifiés pour le travail en question que les non syndiqués et prêts à s'en charger. Il est stipulé à ce propos quel doit être le maximum du droit d'inscription et des cotisations au syndicat et, en outre, que les syndicats ne peuvent accepter dans leurs rangs que les travailleurs âgés de plus de 20 ans et ayant une conduite irréprochable.

Un accord peut être conclu entre les employeurs et le syndicat tendant à limiter les effectifs du syndicat dans un port ou dans des ports déterminés, si, à leur avis, le nombre d'hommes groupés dans le ou les syndicats est suffisant pour exécuter le travail dans le ou les ports intéressés. Des accords pourront aussi être conclus pour augmenter ou pour revoir de temps à autre le chiffre des effectifs ainsi établis. Il va sans dire que pareille limitation des effectifs ne pourra jamais atteindre des travailleurs qui, au moment de la conclusion de l'accord, sont membres du syndicat.

La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (VI)

Deux sous-commissions furent constituées pour l'examen de cette proposition présentée par la délégation ouvrière. Une commission pour l'examen des propositions relatives à la signalisation lumineuse et une autre chargée de l'étude des signes à faire par les agents de la circulation et par les conducteurs. La sous-commission de la signalisation lumineuse était composée des personnes suivantes: Le Gavrian (France), Mellini (Italie), Persyn (Belgique), Silvela (Espagne), Hansez (Association internationale des automobile-clubs), Fenski (Internationale chrétienne des transports), Sormani (Fédération internationale des transports). La sous-commission élabora le texte de résolution suivant qui fut adopté à l'unanimité par la session plénière de la conférence comme une proposition de la commission de la signalisation routière.

Proposition de la sous-commission de la signalisation lumineuse.

Considérant que le problème de la signalisation lumineuse est très complexe, puisqu'il englobe à la fois la réglementation de la circulation aux carrefours à l'aide de feux automatiques ou commandés, à fonctionnement régulier ou progressif, avec ou sans intervention des agents de la police, et aussi l'éclairage des refuges, l'indication du sens unique, les avertissements et renseignements, etc.; mais que la sous-commission n'a reçu mandat de s'occuper que des signaux lumineux destinés à régler la circulation des véhicules et des piétons aux carrefours;

Considérant que, lorsqu'il s'agit de régler cette circulation à l'aide de signaux lumineux colorés, l'on peut se servir d'une, de deux ou de trois couleurs, le rouge, le vert et le jaune; mais qu'il est désirable de ne point en employer

d'autres, sous peine de confusion;

Considérant que, dans ces hypothèses et en thèse générale, l'interdiction de passage doit être marquée par la couleur rouge; que si l'on emploie une couleur pour annoncer la liberté de passage, ce devra être le vert et que le jaune sera utilisé comme une couleur auxiliaire;

Considérant qu'en combinant entre elles ces couleurs ou l'extinction de toute lumière, on peut réaliser des systèmes divers dont l'efficacité, au point de vue de la facilité et de la sécurité de la circulation des véhicules et des piétons, est expérimentée en plusieurs pays; — mais que les résultats de ces expériences ne sont pas jusqu'ici suffisants pour que l'on puisse aujourd'hui définir la préférence à accorder à tel ou tel de ces systèmes;

La sous-commission propose que la Conférence internationale de la circulation routière émette le vœu:

Qu'une étude approfondie, s'inspirant des expériences en cours, soit poursuivie en vue de déterminer exactement les qualités respectives des différents systèmes et les éléments du choix à faire entre eux, le cas échéant.

Dans cette étude, l'on ne perdra pas de vue que l'adoption d'un système uniforme serait hautement désirable; mais que si l'on reconnaît que cette uniformité n'est pas compatible avec les circonstances de fait propres à chaque cas particulier, les systèmes de signaux à recommander pour les différents cas ne devront jamais être contradictoires entre eux.

La sous-commission des signes à faire par les agents de la circulation et par les conducteurs était composée des personnes suivantes: Lemaire (Belgique), Pflug, assisté de Reitz (Allemagne), Schulthess

(Union Internationale des villes), Forstner (Fédération internationale des transports). Cette sous-commission présenta à la commission le projet de résolution suivant qui fut adopté de manière unanime et sans débats. Il fut décidé ensuite de présenter le texte à la session plénière de la conférence.

Rapport de la sous-commission des signes à faire par les agents de la circulation et par les conducteurs.

1) *Signes à faire par les agents de la police de la circulation.*

La sous-commission a d'abord discuté des signes à faire par les agents. Elle exprime le désir que la Conférence européenne constate, dans une résolution, la nécessité d'entreprendre aussi vite que possible une réglementation uniforme de ces signes.

Quant au choix des signes à faire, la sous-commission estime qu'il serait désirable de trouver un système qui puisse être adapté à la fois à la signalisation d'ensemble, telle que le système «go and stop», et à la signalisation par fractions.

La sous-commission est d'avis que les signes présentés par le rapport révisé du Comité permanent de la circulation routière en date du 1er février 1929 qui correspondent aux trois premiers signes de la planche VI du «Projet de code international de signaux», présenté en septembre 1930 par l'Association internationale des Automobile-Clubs reconnus, répondent aux besoins des deux types de signalisation indiqués ci-dessus et pourraient servir de base à l'étude d'une entente internationale.

Ces trois signes ont, en outre, l'avantage d'être applicables indépendamment du nombre des agents que les autorités locales jugeront nécessaire d'employer au même point de la circulation.

2) *Signes à faire par les conducteurs, soit au bras, soit au moyen de dispositifs mécaniques.*

La sous-commission est d'avis qu'une réglementation uniforme des signes à faire par les conducteurs est hautement désirable dans le trafic international. A titre d'exemple, elle attire l'attention sur le fait que, dans certains pays, le conducteur qui tend la main droite indique par là, qu'il va tourner à droite et, dans d'autres pays, ce même geste signifie l'intention de tourner soit à droite soit à gauche. Cet état de choses peut occasionner de graves accidents.

La sous-commission recommande qu'il soit procédé à une enquête pour savoir quels signes à faire par les conducteurs sont, soit rendus obligatoires par un règlement, soit simplement consacrés par l'usage dans les différents pays, et de quelle manière ces signes pourraient être uniformisés.

3) *Titre de la convention.*

La sous-commission prie la commission de faire examiner par le comité de rédaction si la mention des signes à faire par les agents ou par les conducteurs nécessite une modification du titre de la convention.

4) *Enseignement à la jeunesse scolaire.*

La sous-commission estime qu'il est éminemment désirable que les Hautes Parties contractantes assurent à la jeunesse un enseignement complet des signes et signaux réglementaires.

Cette décision constitue un beau succès pour notre délégation, attendu qu'elle crée la possibilité d'une réglementation uniforme pour toute l'Europe, des dispositifs de signalisation et des signes à faire par les agents et par les chauffeurs.

En ce qui concerne le point 3 à l'ordre du jour, la Conférence s'est occupée du système des triptyques. Suivant les décisions prises, les propriétaires de véhicules automobiles ayant perdu, pendant leur séjour à l'étranger, leurs triptyques, auront la possibilité d'obtenir des autorités douanières du pays en question l'autorisation de quitter le pays. Actuellement, pareille autorisation doit être demandée aux autorités consulaires. La commission, constituée pour rapporter sur la question, proposa à la conférence plénière le projet suivant d'un arrangement :

«Toutes les fois que, dans l'un des pays susmentionnés, la production d'un certificat consulaire pour apurer un triptyque ou carnet de passages en douane est permise, l'intéressé pourra, s'il le préfère, fournir un certificat émanant de l'autorité douanière d'un autre de ces pays, établissant que le véhicule se trouve dans le pays de cette autorité douanière.

Ce certificat douanier devra contenir toutes les spécifications d'identité inscrites au triptyque ou au carnet de passages en douane, et ne devra pas être délivré avant que le véhicule ait été identifié, au cours d'une inspection, comme étant celui qui est mentionné dans ces documents »

Il est regrettable que les automobiles commerciales, telles que les camions, les autobus et les taxis soient exclues du bénéfice de cet arrangement. Les tentatives faites par les délégués ouvriers dans ce sens ont échoué.

La commission, constituée pour l'examen du point 4 à l'ordre du jour, relatif au régime fiscal des véhicules automobiles étrangers, proposa à la Conférence un projet de convention internationale dont le texte est le suivant :

Article premier.

Les véhicules automobiles immatriculés dans le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes, qui circulent temporairement sur le territoire d'une autre, sont exemptés, dans les conditions précisées par les articles ci-après, des impôts ou taxes qui frappent la circulation ou la détention des automobiles dans tout ou partie du territoire de cette dernière Haute Partie contractante. Cette exemption ne s'étend pas aux impôts ou taxes de consommation.

Sont toutefois exclus de la présente Convention les véhicules servant, moyennant rémunération, au transport des personnes, ainsi que les véhicules affectés au transport des marchandises.

Article 2.

L'exonération établie par l'article premier est accordée, dans le territoire de chaque Haute Partie contractante, pour un ou plusieurs séjours représentant une durée totale de quatre-vingt-dix jours

passés dans ce territoire dans le délai d'un an; ce délai est compté, jour pour jour, à partir de la date de la délivrance du carnet fiscal visé à l'article 3.

Pour le calcul de la durée de l'exonération, le jour est compté de minuit à minuit, toute fraction de jour comptant pour un jour entier. Toutefois le jour de sortie n'est pas compté lorsque le jour d'entrée et le jour de sortie sont séparés par plus d'un jour intermédiaire.

Pour le calcul des impôts et taxes afférents à la partie du séjour dépassant la durée de l'exonération, le traitement accordé ne sera pas moins favorable que celui appliqué aux véhicules immatriculés dans le territoire où les impôts et taxes sont prélevés.

Article 3.

Pour bénéficier de l'exonération visée aux articles précédents, le véhicule doit être muni d'un carnet fiscal international, établi d'après le modèle figurant en annexe à la présente Convention et délivré par l'autorité compétente du territoire d'immatriculation ou par un organisme habilité à cet effet par ladite autorité.

Le carnet est présenté pour visa aux bureaux de douane frontière à l'entrée et à la sortie du territoire de la Haute Partie contractante intéressée.

Article 4.

Lorsqu'un véhicule entré dans le territoire d'une des Hautes Parties contractantes sous le couvert d'un carnet fiscal, en sort sans que le visa de sortie ait été apposé et sans qu'on puisse établir la date de sortie, ce carnet peut être considéré comme sans valeur dans ledit territoire.

Article 5.

Le carnet est valable durant un an à partir de la date de sa délivrance. Si le véhicule change de propriétaire ou de détenteur, ou si le numéro d'immatriculation en est changé, les modifications nécessaires sont apportées au carnet par l'autorité compétente ou par l'organisme habilité par celle-ci.

Avant l'expiration de la durée de validité susindiquée, il ne peut pas être délivré, pour le même véhicule, un nouveau carnet, hormis le cas d'immatriculation dans le territoire d'une autre Haute Partie contractante. Il n'est jamais fourni de duplicata d'un carnet fiscal.

Article 6.

En matière de péages ou autres rétributions analogues payables sur place, les véhicules visés au premier alinéa de l'article premier ne seront pas traités moins favorablement que les véhicules immatriculés dans le territoire où ces péages ou rétributions sont perçus.

Ad Article 3.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de prescrire l'accomplissement des formalités prévues au dernier alinéa de l'article 3 dans un bureau frontière autre que le bureau de douane.

Ce texte fut adopté par la Conférence plénière.

MARINS

Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg

Les numéros de septembre et d'octobre de l'organé mensuel de l'I.T.F. contiennent un article du camarade Mahlman de Belgique qui porte le titre ci-dessus et qui a sans doute été rédigé en raison de la demande faite par l'Union des marins suédois, à l'occasion de la réunion des 31 juillet et 1er août de la Commission consultative de la section des marins, tendant à savoir jusqu'à quel point l'I.T.F. pourrait s'employer afin de remédier aux abus, existant notamment à Anvers. La proposition ne visait pas seulement (ainsi que Mahlman semble le croire) l'abolition des pratiques répréhensibles des logeurs et des *shipping-masters*, mais aussi les conditions inadmissibles que l'on trouve encore dans la *Skippersstraat* à Anvers.

Après avoir cité les articles 2 et 4 de la convention de Gênes sur l'enrôlement des marins et après avoir mentionné que la Suède fut le premier pays qui l'ait ratifiée, Mahlman arrive à une conclusion qui nous paraît assez curieuse et que nous ne voudrions pas laisser passer sans aucun commentaire. Il dit: «Si les capitaines de bâtiments suédois sont coupables de mauvaises pratiques dans l'enrôlement de marins, il faut porter plainte contre ces abus dans le pays auquel appartient le bâtiment.» Cette affirmation nous étonne. Mahlman doit savoir aussi bien que nous que le recrutement de marins par l'intervention d'autres que des bureaux de placement officiels, n'est pas considéré comme un méfait, ni par la convention internationale ni par la législation nationale de quelque pays que ce soit. Cependant, si la Belgique interprétait la convention de la manière dont le fait la Suède, c'est-à-dire si elle interdisait rigoureusement l'exploitation de bureaux de placement privés dans un but lucratif, aussi bien pour les navires du pays que pour les navires étrangers, les capitaines suédois seraient dans l'impossibilité de privilégier les logeurs et les *shippingmasters* que l'on trouve actuellement à Anvers. En Suède, une infraction à cette disposition est considérée comme un acte passible de peine. C'est pour cette raison que des incidents comme ceux qui se produisent à Anvers ne pourraient pas se produire en Suède et un capitaine belge qui aurait besoin d'enrôler des hommes dans un port suédois, devra nécessairement avoir recours aux bureaux de placement officiels, n'ayant par d'autre alternative.

Nous n'avons aucunement l'intention de rendre Mahlman ou l'Union belge des ouvriers du transport responsables de

l'interprétation que les autorités belges donnent à la convention, mais nous indiquons simplement que l'affirmation de sa part, que nous venons de citer, semble quelque peu étrange.

L'article de Mahlman dit encore: «... en Belgique, malgré la ratification, cette loi est une loi de façade pour nos marins car, dans la pratique, l'office de placement est administré par les armateurs uniquement.» Nous sommes prêts à le croire. Mais pourquoi Mahlman nous donne-t-il le conseil paternel, et vraisemblablement bien intentionné, de saisir de nos griefs, le représentant patronal scandinave dans la commission paritaire maritime M. Salvesen, un armateur norvégien, secrétaire de l'Association des armateurs de Norvège? Nous n'arrivons pas à comprendre la portée de cette partie de son raisonnement.

Quelques mots, pour terminer, sur les conditions dans le quartier des marins à Anvers. Les mœurs dans ce quartier avec ses innombrables estaminets qui sont en même temps des maisons publiques, où souvent les marins sont endormis au moyen de narcotiques et ensuite volés — institutions dont les autorités belges retirent sans le moindre scrupule des revenus sous la forme d'une taxe spéciale — ces mœurs, disons-nous, ne font point honneur au peuple belge ni aux pouvoirs publics de ce pays. Il est vrai que ni l'Union des marins belges ni l'I.T.F. ne peuvent y faire grand'chose et qu'elles ne peuvent aucunement être rendues responsables de ces maux. Cependant, ce qui peut être fait et ce à quoi nous visons, en soulevant la question, c'est que l'I.T.F. use de tous les moyens pour attirer l'attention de l'opinion publique sur cet état de choses. En insistant continuellement et avec force sur ces abus dans la presse, en les mentionnant au cours de réunions internationales chaque fois que l'occasion s'en présentera, et par d'autres moyens analogues, on atteindra bien, à notre avis, le résultat désiré.

NICKLAS OLSSON.

.*.*

Dans mon article j'ai voulu signaler la manière défectueuse dont est appliquée en Belgique la convention sur l'enrôlement des marins.

Je suis parfaitement d'accord avec ceux qui affirment que dans tous les ports où des navires, de quelque nationalité qu'ils soient, enrôlent des équipages, cet enrôlement ne doit se faire que par la voie des bureaux de placement officiels.

Si, à Anvers, nous avons encore bien

des difficultés avec les logeurs, la raison s'en trouve en partie auprès des marins mêmes qui, au lieu de descendre dans les foyers créés à leur intention, préfèrent aller auprès de logeurs particuliers.

Avec cela, le port d'Anvers a toujours été un refuge pour les marins de toutes nationalités qui y sont débarqués et à qui est interdit le séjour en Hollande et en Angleterre. De cette manière, nous avons toujours chez nous un grand nombre de ces hommes qui cherchent de toutes les manières à s'embarquer à nouveau.

Ce fut grâce aux instances de notre organisation auprès du ministre, que l'on a pris ces derniers temps des mesures énergiques pour obliger les capitaines de navires étrangers à réenrôler les marins dont le contrat d'engagement a pris fin, et que ces derniers mois, un grand nombre de marins sans ressources ont été expulsés.

Notre ami Olsson ne doit pas oublier que des ports comme Hambourg, Rotterdam et Anvers ne sont pas comparables, dans ce domaine, avec les ports scandinaves.

Cherchons par conséquent à obtenir que des améliorations soient apportées à l'application de la convention sur l'enrôlement des marins. Augmenter la sécurité des marins, défendre leurs intérêts, n'est-ce pas là la tâche qui nous incombe à tous?

CHRIST MAHLMAN.



Le succès de notre publication espéranto

Le nombre des abonnés à nos «Komunikoj por la Gazetaro», notre publication espéranto, a continué à monter dans le courant de l'année. Il y a un an, nous avions 124 abonnés payants, au milieu de l'année ce chiffre était d'environ 210 et à présent, il a monté à près de 250. Le nombre des abonnés a donc doublé.

La majorité dans ce nombre revient à la Suède qui a 49 abonnés; suivent alors la Tchécoslovaquie avec 43, la Hollande avec 41, l'Allemagne avec 26, la Suisse avec 24, l'Autriche avec 19, l'Angleterre avec 18 abonnés, etc.

Considérant cet accroissement du nombre des abonnés, on peut dire que les Communications de presse de l'I.T.F. en espéranto répondent bien à leur but, en familiarisant les simples membres des organisations adhérentes à l'Internationale — les abonnés se recrutent presque exclusivement parmi ceux-ci — avec l'activité et les buts de l'I.T.F.

L'espéranto dans les écoles

Suivant les plus récentes statistiques, l'espéranto est à présent enseigné dans 925 écoles de 35 pays; il existe environ 6300 professeurs d'espéranto (professeurs de métier) dans 61 pays.

L'espéranto et les socialistes espagnols

Le congrès des sections catalanes du parti socialiste espagnol a décidé de saisir le gouvernement espagnol de la demande d'organiser des cours d'espéranto à l'usage des personnes occupant diverses fonctions officielles. La demande fut en même temps adressée à la direction du parti, de vouloir œuvrer par tous les moyens, en faveur de la divulgation de l'espéranto.