

Les cheminots et l'Union suisse des fédérations syndicales

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse**

Band (Jahr): **2 (1910)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-382788>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

REVUE SYNDICALE

~~~~~ SUISSE ~~~~~

Organe de l'Union suisse des Fédérations syndicales

Paraît une fois par mois

Rédaction : Secrétariat de l'Union suisse des Fédérations syndicales, Kapellenstrasse 6, Berne

Abonnement : 3 fr. par an

## SOMMAIRE:

|                                                                                   | Page |                                                                     | Page |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------|------|
| 1. <i>Les cheminots et l'Union suisse des fédérations syndicales</i> . . . . .    | 1    | 5. <i>Mouvement syndical international</i> . . . . .                | 8    |
| 2. <i>Revue économique</i> . . . . .                                              | 3    | 6. <i>Les risques des travailleurs</i> . . . . .                    | 9    |
| 3. <i>La loi genevoise sur les conflits collectifs et ses résultats</i> . . . . . | 4    | 7. <i>Innovations techniques dans l'industrie textile</i> . . . . . | 12   |
| 4. <i>Mouvement syndical suisse</i>                                               |      | 8. <i>Notes statistiques</i> . . . . .                              | 14   |
| a) <i>Cheminots</i> . . . . .                                                     | 6    | 9. <i>Nouvelles diverses</i> . . . . .                              | 16   |
| b) <i>Congrès</i> . . . . .                                                       | 7    |                                                                     |      |

## Les cheminots et l'Union suisse des fédérations syndicales.

L'organisation des cheminots en Suisse prend enfin contact avec les organisations syndicales de l'industrie privée. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1910, nous comptons parmi les adhérents de notre Union syndicale la *Fédération des chauffeurs de locomotives* qui englobe 2150 membres, en chiffre rond. La Fédération des mécaniciens de locomotives discute en ce moment l'entrée et nous ne doutons pas qu'au prochain congrès des mécaniciens, il y aura une forte majorité pour voter l'adhésion à l'Union suisse des fédérations syndicales. En outre, des pourparlers sont engagés entre les comités de notre Union et de l'*Union ouvrière suisse des Entreprises de transport* (A. U. S. T.), pour préparer le champs à l'adhésion des 30,000 cheminots qui restent encore à l'écart pour le moment.

Ainsi, nous pouvons constater que l'idée de l'union de tous les travailleurs pour la défense de leurs intérêts communs est en progrès chez nous, ce qui est d'autant plus réjouissant qu'elle ne manque pas d'adversaires puissants dans tous les camps, et que le patronat et nos grands hommes d'Etats ont fait tout ce qu'ils ont pu pour entraver sa réalisation.

Puis, la situation, pour ce qui concerne les luttes économiques, est telle que l'avenir prochain nous réserve de sérieux combats avec le patronat coalisé, autant pour l'amélioration des conditions de travail que pour empêcher leur empirement et pour le maintien de nos organisations syndicales. Dans ces luttes, les cheminots ne seront point ménagés. Le peu de succès que leur mouvement de salaire a eu jusqu'ici prouve que la diplomatie des meilleurs militants n'a guère de valeur, tant que l'organisation ouvrière en cause ne représente pas une force réelle. Cela veut dire que les cheminots auront tôt ou tard absolument besoin de l'appui moral et matériel des travailleurs de l'industrie privée, et vice-versa.

\* \* \*

Mieux vaut tard que jamais! C'est un peu tard que l'organisation des cheminots en Suisse entre en contact avec l'organisation centrale des travailleurs de l'industrie privée. Dans d'autres pays, on a constaté qu'une partie au moins des cheminots syndiqués a adhéré à l'organisation centrale du pays, longtemps avant d'avoir atteint le stage actuel de développement de l'organisation des cheminots en Suisse.

Il serait intéressant de rechercher les causes de cette situation; cependant, il faudrait développer toute l'histoire de la psychologie de la petite bourgeoisie dont descend la plupart des cheminots, pour avoir une explication complète. Cette histoire est tellement volumineuse que nous serons obligés de nous limiter à un examen superficiel des principaux faits.

Malgré que dans les autres pays les cheminots se recrutent également en majeure partie dans la petite bourgeoisie, leur attitude vis-à-vis de l'ensemble des organisations syndicales ne fut pas la même que celle observée jusqu'ici par les cheminots suisses. Dès le début, le développement de leur organisation a pris une autre direction. A l'exception de la Grande-Bretagne, nous voyons un peu partout les organisations syndicales des cheminots s'occuper, dès le début, de la propagande socialiste. Pour cette fois, nous voulons établir une comparaison entre le mouvement des cheminots en Autriche et celui des cheminots en Suisse.

L'exemple autrichien est typique, parce que, en Autriche, les cheminots syndiqués ont toujours été liés étroitement à l'organisation syndicale — même à l'organisation politique — des autres prolétaires. De ce fait, l'organisation syndicale des cheminots autrichiens est restée faible au point de vue numérique, aussi longtemps que la psychologie de classe de la grande partie des cheminots s'est refusée à l'idée de solidarité générale, telle que les socialistes l'entendent. Il a fallu que, dans les entreprises des chemins de fer, les tendances d'exploitation capitalistes se développent nettement et que la *seconde* génération des prolétaires du rail fournisse le noyau des conscients pour la

lutte de classe, avant que leur organisation syndicale devienne forte. Ce n'était pas l'esprit corporatif, l'idée même d'organisation qui fit défaut aux cheminots autrichiens. Seulement, cet esprit s'est manifesté d'une façon peu favorable aux idées syndicales modernes; il correspondait plutôt aux conceptions philosophiques, économiques et politiques de la petite bourgeoisie.

La petite bourgeoisie ne compte pas avec le développement, elle ne voit pas ressortir de ce qui existe les conditions de l'avenir, même du passé elle ne connaît que peu de chose, si peu que cela ne suffit pas pour une comparaison avec les conditions du présent.

### La formation des groupements.

Le petit bourgeois, en entrant au service des chemins de fer, vit avant tout qu'il occupait une place stable certaine. Il constata que sa position ne se trouva point continuellement menacée, comme c'est le cas pour celle des petits artisans ou des petits commerçants. Non seulement il se sentait en pleine sécurité pour son existence, mais généralement il admettait sans autre même les pires inconvénients, en croyant qu'ils résultaient fatalement des conditions particulières de son métier. La psychologie du cheminot petit bourgeois ressort d'une façon particulièrement remarquable, quand il s'agit de la question d'organisation ou de la formation des groupements. Presque tous les cheminots en Autriche étaient membres d'une sorte de groupement qu'ils appelaient « une organisation ». En dehors des groupements corporatifs des contrôleurs, des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, etc., qui offraient à leurs membres quelques secours en cas de maladie et de décès, ou leur procuraient l'assistance judiciaire gratuite, il existait une quantité formidable de clubs d'amusement et de distraction, des sociétés funéraires qui devaient rendre les derniers honneurs aux membres décédés et secourir un peu les veuves et orphelins des collègues. Cependant, la plupart de ces sociétés finirent par tourner en sectes de décoration, pour rendre hommage aux supérieurs et pour leur porter de belles ovations à toute occasion et ainsi propager l'esprit du byzantinisme. Tant on se montrait servile et lâche d'un côté vis-à-vis des supérieurs, tant on se montrait fier et autoritaire vis-à-vis de ses subordonnés, c'est-à-dire vis-à-vis des travailleurs des catégories inférieures.

Il y a quelques années, on pouvait encore trouver en Autriche des organisations de cheminots placées sous le patronat de l'église, et cela en dehors de l'organisation chrétienne qui s'est efforcée en vain d'attirer à elle les cheminots. Il y eut ensuite les associations nationales. Les excitations de nationalités en Autriche fournissaient à quelques démagogues bourgeois l'occasion de fonder des syndicats nationaux de cheminots, dans un but de politique électorale.

Ce chaos monstrueux dans le domaine d'organisation a, sans doute, nui et entravé le développe-

ment de la seule organisation moderne des cheminots autrichiens, mais il n'a pas pu l'arrêter. Le développement du capitalisme a fini par faire table rase du culte de loyauté et du servilisme dans le camp des cheminots. Il y a 8 ans, le gouvernement autrichien croyait encore barrer le chemin conduisant à l'organisation socialiste aux mécaniciens de locomotives, en leur interdisant la formation d'une fédération nationale. Cependant, les mécaniciens ont pu former leur fédération, malgré l'interdiction du gouvernement, par le moyen très simple de l'adhésion en bloc à l'organisation centrale de tous les cheminots autrichiens. Comme dernière étape du développement de l'organisation syndicale des cheminots autrichiens, nous pouvons constater aujourd'hui qu'il existe en Autriche *une organisation syndicale uniforme des cheminots qui ne nie à aucune occasion son caractère de lutte de classe prolétarienne*. C'est là une preuve que les cheminots, eux aussi, finissent par s'émanciper de l'esprit de caste, résultat de l'idéalisme petit-bourgeois.

### En Suisse.

Les cheminots suisses ont pu former de grandes organisations sans rencontrer trop de difficultés. Cependant, le fait que ces organisations arrivent seulement aujourd'hui à s'approcher de celles des autres travailleurs prouve que le développement intellectuel n'a pas suivi l'accroissement numérique. Les conceptions de petit-bourgeois de la majeure partie des cheminots suisses n'ont pas empêché leur organisation syndicale de grandir, parce que cette dernière laissa une grande marge à l'esprit de caste, au servilisme, et aux sociétés de distraction. La différence entre l'organisation des cheminots en Autriche et celle des cheminots en Suisse consiste en ce que l'esprit de classe prolétaire a dû gagner, peu à peu, un grand nombre de prosélytes (adhérents), tandis qu'en Suisse il a fallu renier au début l'esprit socialiste, pour former de grandes organisations de la masse et c'est dans ces organisations que nous voyons actuellement cet esprit lutter pour la suprématie. Ce serait superflu de vouloir entrer en discussion ici pour savoir laquelle des deux formes du développement soit préférable, car elles n'ont pas été choisies arbitrairement, ni l'une ni l'autre.

La théorie qu'il soit nécessaire, avant tout, de réunir les masses et que l'éducation ou la culture de l'intellect viendra d'elle-même a certainement beaucoup d'adhérents dans nos rangs. Avant tout, il s'agirait de savoir laquelle des deux formes du développement a procuré davantage de succès aux cheminots. Quoiqu'il ne soit pas trop facile de juger objectivement deux sortes de mouvements, nous osons affirmer que l'organisation des cheminots autrichiens occupe aujourd'hui une position plus solide que celle de l'organisation suisse. La première est plus faible « au point de vue numérique », mais au point

de vue de la « capacité de lutte » elle est bien plus forte que la seconde.

Bon nombre de cheminots suisses se sont rendu compte depuis longtemps de la valeur d'une pareille association. On sait qu'à maintes reprises il fut tenté de décider certaines fédérations à adhérer à l'Union syndicale. Quoique ces tentatives n'ont pas abouti pendant longtemps, elles ont au moins préparé le terrain à l'union prochaine. Ce n'est pas par hasard que les dernières tentatives ont donné de meilleurs résultats.

S'il y a un fait qui a pu pousser les cheminots suisses sur le terrain d'une politique syndicale plus efficace que celle qu'ils ont adoptée jusqu'ici, c'est le sort de la réforme des traitements qui est en discussion depuis 4 ans, sans avoir trouvé encore une solution définitive et satisfaisante pour les cheminots.

Aujourd'hui déjà, on peut se rendre compte comment cette revision finira, elle montrera la faiblesse intérieure du mouvement des cheminots suisses dans sa nudité complète. Ainsi, il sera plus facile de parler aux cheminots syndiqués de l'extension nécessaire de la base d'action de l'organisation des travailleurs du chemin de fer.

La misère de la revision des traitements est excellente comme objet de démonstration, pour prouver aux cheminots que les temps ont changé et qu'il faut appliquer d'autres méthodes d'organisation.

(La fin au prochain numéro.)



## Revue économique.

« Chi va piano va sano, chi va sano va lontano ». Ce proverbe italien paraît applicable à la reprise des affaires depuis longtemps préconisée et encore bien plus souhaitée par tous ceux qui ont souffert de la crise.

Dans son rapport sur la situation générale à la fin de l'année 1909, le docteur Geering prétend que la reprise lente de l'activité industrielle soit préférable à l'expansion trop précipitée de certains établissements industriels, dans la période de 1904 à 1907. M. le docteur Geering pense que les expériences faites au sujet du changement entre les périodes de prospérité et les crises nous permettent de supposer que la prochaine période de prospérité sera d'autant plus durable qu'elle est longue à se développer.

Pour autant qu'il s'agit de raisons d'ordre économique, d'une prudence spéciale des industriels, etc., qui dirigent les freins, nous sommes d'accord avec cette manière de voir. Par contre, les tarifs douaniers, la loi sur la police des denrées alimentaires et autres obstacles artificiels de ce genre qui paralysent la vie économique peuvent, tout au plus, servir à retenir le procès d'assainissement, jusqu'au moment où la bonne conjoncture sera de nouveau passée, c'est-à-dire assez

longtemps pour que nos industries ne puissent plus en profiter.

Naturellement, même dans ce cas, on ne sera point embarrassé en haut lieu pour se tirer d'affaire, on jettera simplement la faute sur les travailleurs syndiqués qui, malheureusement, doivent trop souvent recourir au moyen de la grève pour obtenir les moindres améliorations de leurs conditions de travail, et qui sont forcés de profiter de la bonne marche des affaires, s'ils veulent obtenir quoi que ce soit. On prétendra que ce sont les ouvriers trop exigeants qui causent les pertes de la production, qui, par leurs revendications exagérées, ruinent l'industrie.

Autant que l'influence des lois protectionnistes, le temps joue un rôle déterminant pour la situation économique d'un pays qui a une industrie hôtelière aussi développée que la Suisse. Ainsi le commerce, les établissements de transport, l'industrie de l'alimentation, celle du bâtiment doivent compter de plus en plus avec l'industrie hôtelière, dont les résultats dépendent autant de la saison que les résultats de l'agriculture. Pour une bonne partie de notre population, il dépendra donc du temps, si l'année économique sera bonne, moyenne ou mauvaise. A ce sujet, il n'est pas possible de prévoir ce qui arrivera, surtout les deux dernières années, 1909 et 1908, nous ont apporté maintes surprises.

\* \* \*

Pour autant qu'il s'agit de nos industries proprement dites, de l'industrie horlogère, de l'industrie des métaux et machines et de l'industrie textile, et pour autant que nous sommes renseignés sur le marché financier, sur le grand commerce et sur les recettes de la Confédération, provenant des chemins de fer et des douanes, les dernières nouvelles paraissent plutôt favorables.

On peut tirer certaines conclusions sur la situation de l'industrie horlogère par les indications que fournit le bureau fédéral de contrôle.

| ans  | Poinçonnements effectués : |                           |                                  |
|------|----------------------------|---------------------------|----------------------------------|
|      | boîtes d'or<br>pièces      | boîtes d'argent<br>pièces | articles de bijouterie<br>pièces |
| 1906 | 818,565                    | 3,408,131                 | 85,498                           |
| 1907 | 657,502                    | 3,138,127                 | 82,601                           |
| 1908 | 565,679                    | 2,123,875                 | 88,470                           |
| 1909 | 628,728 *                  | 2,301,409                 | 121,412                          |

\* A ce chiffre, il faut ajouter 30,000 pièces contrôlées en Angleterre qui s'est réservé le droit de contrôle.

Ainsi la production des boîtes d'or et celle des articles de bijouterie en 1909 dépassent de nouveau la production de l'année 1907. Depuis trois mois, le nombre des chômeurs a sensiblement diminué dans la région horlogère.

L'industrie des métaux et machines, dont l'exportation dans le premier trimestre 1909 est restée de 28<sup>0</sup>/<sub>0</sub> en dessous des chiffres de la même période de l'année précédente, se relève visiblement. Les grands établissements à Baden, à Neuhausen, à Winterthur et à Zurich sont de nouveau mieux occupés