

# Congrès et conférences des fédérations syndicales suisses

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **5 (1913)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **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.

- c) Rente pour l'invalidité (après 104 semaines de cotisations payées 6 fr. 37 par semaine) en cas d'incapacité de travail jusqu'au rétablissement ou à l'âge de 70 ans.
- d) Assistance de maternité (après 26 semaines de cotisations payées, 52 semaines dans l'assurance facultative, 38 fr. 25 par semaine) aux mères assurées et aux épouses non assurées d'hommes qui sont eux-mêmes assurés.
- e) Traitement gratuit dans un sanatorium (en cas de tuberculose et autres maladies déterminées) et d'autres institutions de traitement médical en même temps que l'assistance est accordée aux parents.

Ces secours réglementaires sont susceptibles d'être augmentés.

L'assuré atteint de maladie causée par sa propre faute n'a pas droit à l'indemnité pécuniaire; les personnes en retard de leurs cotisations éprouveront une réduction dans les indemnités accordées.

Les instances pour les contestations sont: des commissaires d'assurance, le tribunal de première instance et le tribunal supérieur.

#### 8. Norvège.

D'après les lois du 18 septembre 1909 et du 1<sup>er</sup> avril 1912 sont assujettis à l'assurance obligatoire: les ouvriers et employés de toutes professions dont le gain annuel est de moins de 1969 fr. dans les villes et de 1687 fr. 50 dans les campagnes. L'assurance facultative existe pour les non-assujettis ayant un gain annuel de moins de 1406 francs ou une fortune de 14,063 fr. dans les villes et un gain annuel de moins de 1125 fr. ou une fortune de 9844 fr. dans les campagnes. Comme en Allemagne, il y a des caisses publiques de secours mutuels avec une administration autonome. Sont admises aussi des caisses spéciales pour les fabriques, les mines etc.

Le paiement des cotisations est réglé ainsi:  $\frac{6}{10}$  pour cent du salaire sont versés par les ouvriers,  $\frac{1}{10}$  par l'employeur,  $\frac{1}{10}$  par la commune et  $\frac{2}{10}$  par l'Etat.

Les secours accordés consistent en:

- Soins médicaux gratuits et indemnité pécuniaire (60 pour cent du salaire moyen pendant 26 semaines ou soins gratuits dans une maison de santé).
- Les mêmes secours pour femmes en couche (pendant 6 semaines).
- Soins médicaux gratuits pour les époux et les enfants au-dessous de 15 ans.
- Indemnité de décès = 25 fois le salaire journalier, jusqu'à 70 fr.

Les contestations sont solutionnées gratuitement (comité et office d'assurance).

#### 9. Suède.

D'après la loi du 4 juillet 1910, il n'existe que l'assurance volontaire pour les ouvriers de toutes professions. Les sociétés de secours existantes comptaient en 1884: 140,000 membres, et en 1910: 621,000 membres.

Le taux des cotisations est réglé comme en Italie, l'Etat bonifie les cotisations. Les secours aussi sont identiques, les statuts règlent les indemnités pécuniaires en cas de maladie et de décès.

#### 10. Danemark.

En Danemark aussi il n'existe, d'après la loi du 12 avril 1892, que l'assurance volontaire pour les personnes indigentes de toutes professions. En ce qui concerne la forme des caisses, le taux des cotisations des assurés ou des membres des sociétés de secours libres, l'allocation des secours, ils sont identiques à ceux d'Italie et de Suède. En plus des indemnités pécuniaires pour les cas de maladie et de décès, il est accordé aussi les soins gratuits médicaux et des maisons de santé. Les contestations sont solutionnées sans frais. (Les instances sont: l'inspecteur des caisses de secours contre la maladie et le ministère de l'intérieur.)

#### 11. Finlande.

En Finlande, un décret du 2 septembre 1897 prévoit l'assurance volontaire. Tout ce qui concerne l'étendue, la forme d'association, les cotisations et les secours alloués est identique aux dispositions admises en Italie (voir 4). (A suivre.)



## Congrès et conférences des Fédérations syndicales suisses.

A la semaine de Pentecôte et la semaine suivante, une série de congrès de fédérations syndicales ont eu lieu, auxquels des décisions importantes furent prises. Pour ne pas trop charger ce numéro de la *Revue syndicale* des rapports sur ces congrès, nous les répartirons sur deux numéros.

### Chemineaux.

*Société suisse des agents des trains.* — A Thoune, 107 délégués — représentant 44 sections — de la Société suisse des agents des trains se sont réunis les samedi et dimanche 17 et 18 mai 1913.

Leurs délibérations présidées par le citoyen Theiler, d'Oltén, ont été abondantes. Après avoir approuvée le rapport annuel, les résolutions suivantes concernant la loi sur la durée du travail et la révision du règlement N° 22 ont été votées à l'unanimité:

L'assemblée des délégués de la Société suisse des agents des trains qui a eu lieu à Thoune les 17 et 18 courant constatant que l'entrée en vigueur du nouveau règlement N° 22 sur les allocations supplémentaires n'avait pas répondu entièrement à leurs desiderata, charge le Comité central de revendiquer à nouveau leurs postulat sur les kilomètres de montagne et de faire les démarches nécessaires pour que le personnel obtienne une répartition des kilomètres plus équitable et mieux répartie.

L'assemblée des délégués de la Société suisse des agents des trains à Thoune, après avoir pris connaissance de la façon inadmissible de l'application de loi sur la durée du travail et du repos dans l'élaboration du service d'été, proteste avec énergie contre cette anomalie.

Le Comité central est chargé de prendre les mesures nécessaires aussi bien en faveur de l'administration que du personnel pour remédier à cette situation intenable. L'assemblée prie les sections de rassembler tous les cas d'infraction à la loi sur la durée du travail et du repos et de les envoyer périodiquement au Président central qui agira pour parer à cette critique position.

La clôture du débat a été prononcée à 2 heures et demie après-midi, après une très intense discussion sur la révision des statuts de la caisse de secours et dispenses nécessitées par la loi fédérale maladie et accidents. La demande de l'imprimerie coopérative tendant à ce que cette société lui prenne quelques obligations a été renvoyée d'une année, par suite de l'ordre du jour très chargé qui n'a permis aux délégués de prendre leur dîner qu'à 2 heures 40.

Une course en bateau sur le lac de Thoune a quelque peu distrait les cerveaux fatigués, malgré le temps assez variable de l'après-midi.

La prochaine assemblée des délégués aura lieu en 1914 à Lausanne.

### Assemblée de délégués de la Fédération suisse du personnel des locomotives.

Les vendredi et samedi, 16 et 17 mai, se sont réunis à Huttwil 69 délégués de la F. S. P. L. représentant 32 sections avec un effectif total d'environ 2400 chauffeurs et mécaniciens de locomotives et de bateaux à vapeur. Le comité de l'Union syndicale était représenté par son secrétaire, et l'U. O. T. S. par le camarade Allgöwer.

Dans une assemblée préparatoire, le personnel des machines du II<sup>m</sup>e arrondissement des C. F. F. s'était entendu sur les mesures à prendre vis-à-vis de certains actes de persécution, commis par les organes administratifs au détriment de plusieurs membres de la fédération. L'assemblée des délégués a été déclarée ouverte vendredi après-midi, à 1<sup>h</sup><sub>2</sub> heure, par le président central, E. Furrer de Zurich.

Le bureau du congrès fut constitué comme suit: Schnurrenberger, de Erstfeld, président; J. Dubs, de Neuchâtel, vice-président; Rimathé (secrétaire central), secrétaire pour le procès-verbal.

Le procès-verbal du dernier congrès et le rapport annuel ainsi que le rapport de caisse furent approuvés à l'unanimité, après discussion.

Il ressort du rapport annuel que la fédération et, spécialement, son comité central ont accompli une quantité respectable de besogne destinée à la défense des intérêts des membres et au développement de la fédération. Si les résultats n'ont pas été en tous points ceux que l'on désirait, on a dû reconnaître que le comité central et le secrétaire n'ont rien négligé pour obtenir les meilleurs résultats possibles. D'ailleurs, dans bien des cas, entre autres au sujet du règlement sur les allocations supplémentaires, on a obtenu satisfaction partielle. Quant à la propagande, elle a donnée de beaux résultats, puisque près de 300 nouveaux adhérents sont venus grossir les rangs de la fédération dans le courant de l'année 1912. Ce résultat est d'autant plus réjouissant que les quelques jaunes, appuyés et souvent poussés par les amis du grand politicien v. Arx, ont cherché par les plus vils moyens (calomnies dans la presse bourgeoise, menaces, promesses aux éléments faibles et par des procès coûteux, à faire du tort à la nouvelle organisation, dont le crime principal est de faire partie de notre Union syndicale. Le per-

sonnel des locomotives ne s'est pas laissé entraîner dans les moments de crise. On s'est dit, mieux vaut la solidarité du prolétariat syndiqué, adhérant à l'Union syndicale que la sympathie redoutable des jaunes et de leurs protecteurs. Finalement, les tribunaux ont été forcés de donner raison à la F. S. P. L. contre les jaunes. Maintenant, ceux qui hésitaient pour prendre position, savent où aller. Bientôt la nouvelle organisation comptera 2500 membres, soit à peu près l'effectif des deux anciennes organisations du personnel des locomotives ensemble.

Mais il faut revenir aux délibérations du congrès. Les sections de Bienne, de Biasca et de Brigue furent chargées de la vérification de la gestion, c'est-à-dire de la surveillance de l'activité du comité central.

Berne a été désigné comme lieu de la prochaine assemblée des délégués.

Le secrétaire Rimathé rapporta sur la révision de la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transport et sur les effets du nouveau règlement sur les allocations supplémentaires.

Dans la discussion très animée, il fut constaté que la loi actuelle sur la durée du travail est trop souvent violée, que les règlements de service sont appliqués généralement de telle sorte que la santé et la vie familiale du personnel des locomotives se trouvent lésées. Les cahiers ou tableaux de service ne sont pas remplis comme ils devraient l'être, parce que ceux qui inscriraient exactement toutes les prolongations de service à eux imposées, s'exposeraient à la persécution des chefs de dépôts ou d'autres petits princes des C. F. F.

C'est pourquoi l'assemblée a décidé de charger le comité central de faire des démarches auprès du Conseil fédéral, pour arrêter l'exploitation exagérée du personnel et les conséquences néfastes qui en résultent. On demandera au Conseil fédéral qu'il ordonne une réduction du nombre des heures de service et une augmentation des heures de repos pour le personnel des locomotives, cela en conformité de l'art. 10 de la loi sur la durée du travail et de l'art. 8 du règlement d'application. Quant à la révision totale de la loi sur la durée du travail, le comité central devra entrer en pourparlers avec les autres organisations du personnel des chemins de fer afin de s'entendre pour une action commune. On a ensuite constaté que la révision du règlement 22 concernant la question des allocations supplémentaires n'a apporté qu'une médiocre amélioration ou pas d'amélioration du tout à certains groupes de service. Une partie du personnel du V<sup>m</sup>e arrondissement (ligne du Gothard a même subi des pertes par l'application du règlement 22. Par conséquent, le comité central a été chargé de faire les démarches nécessaires pour faire aboutir les vœux du personnel du I<sup>er</sup> et du IV<sup>m</sup>e arrondissement au sujet des allocations pour le service des marchandises et le service de réserve. Il devra surtout faire des efforts afin que les allocations garanties au personnel du V<sup>m</sup>e arrondissement, par l'art. 31 du règlement 22, lui soient assurées. En outre, une augmentation de l'indemnité kilométrique sera demandée pour les routes de montagnes.

Enfin, le collègue Diggelmann, mécanicien, rapporta sur des postulats à formuler pour la révision de la caisse de pension et de secours. L'assemblée approuva à l'unanimité les propositions de la commission. En outre, il a été décidé de se mettre d'accord avec les autres fédérations du personnel pour pouvoir présenter des postulats au nom de tout le personnel des C. F. F. Le congrès s'est ensuite occupé de la répartition du service. A ce sujet, il fut décidé de demander, pour le personnel, le droit de discussion (de collaboration), comme c'est le cas pour les chemins de fer bavaoises, prussiens et autrichiens. Les propositions concernant l'introduction d'appareils de contrôle pour les signaux d'entrée et le voyage des médecins de confiance sur les locomotives, pour se rendre

compte de l'effet du service des machines sur l'état de santé du personnel, ont également été approuvées.

Quant à l'examination, il fut décidé de demander à ce qu'elle soit organisée d'une façon uniforme, surtout au point de vue de la durée. Actuellement, l'examination dure jusqu'à trois jours dans le V<sup>me</sup> arrondissement et seulement trois heures dans d'autres arrondissements.

Au sujet de l'amnistie demandée par les délégués de la section des chemins de fer rhétiens, le congrès a décidé avec 38 contre 11 voix de l'admettre conditionnellement pour des retardataires qui n'ont pas cherché à porter préjudice à la fédération. A deux collègues invalides, le secours de 1500 francs a été accordé.

Voici en somme les principales décisions prises par les délégués de la F. S. P. L. A 4 heures, le samedi après-midi, le président déclara la clôture du congrès.

C'était une belle réunion de travailleurs conscients. Nous sommes persuadé qu'elle contribuera à renforcer et à développer l'organisation du personnel des locomotives et qu'elle aura également pour effet de resserrer les liens qui unissent les prolétaires du rail avec ceux des usines.



## Le tunnel sous la Manche.

Depuis fort longtemps déjà — puisque le premier projet remonte à 1834 — on a pensé à réunir l'Angleterre à la France par un tunnel sous-marin. Cette idée, que l'on doit espérer voir aboutir dans un avenir prochain, a rencontré de tous temps un grand nombre de détracteurs en Angleterre. Le parti militaire surtout s'est opposé à la transformation de l'île en une presqu'île artificielle, mais les raisons qu'il objectait ne tiennent pas un instant devant un examen sérieux. Puisque c'était une cause d'ordre militaire qui faisait obstacle à la réalisation de ce projet, il fallait attendre que les liens d'amitié de la France et de l'Angleterre fussent assez étroits pour que l'on n'ait plus à redouter de conflits entre les deux pays avant de reprendre les pourparlers tendant à la réalisation de ce projet. Ce moment semble proche. En effet, des deux côtés de la Manche, la question que l'on n'avait pas agitée depuis un certain temps revient à la surface. C'est ainsi que M. Lemarchand, conseiller municipal de Paris, vient de faire un rapport, au nom de la sixième commission, sur un projet de vœu relatif à la construction d'un tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre. En voici quelques extraits :

**Historique.** — Le premier projet d'un tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre remonte à 1834. A cette date, un ingénieur hydrographe, Thomé de Gamard, étudia la construction d'un vaste tuyau immergé, formé d'anneaux emboîtés.

Il remania son projet en 1835 pour substituer au tuyau une voûte sous-marine en béton. En 1837, il conçut un rapprochement de falaises, grâce à des maçonneries hydrauliques, et l'établissement d'un bac flottant. En 1840, il projetait la création d'un isthme artificiel avec passe pour la navigation; et enfin, en 1856, un tunnel sous-marin analogue à celui qui devait être envisagé plus tard.

Gamard remania encore ses plans pour l'exposition de 1867 et, en 1869, il constitua un Comité anglo-français pour obtenir la concession de la ligne.

Les négociations diplomatiques, interrompues par la guerre franco-allemande, devaient durer cinq ans.

C'est ainsi que, dès 1869, Albert de Lavalette obtenait du comte de Clarendon l'autorisation d'engager les formalités préliminaires; et M. de Rémusat, en 1872, recevait de lord Lyons l'adhésion formelle de la Grande-

Bretagne au principe du tunnel. Elle fut renouvelée en 1873 sous l'impulsion du Board of Trade. Au cabinet Gladstone succéda un cabinet conservateur et, en son nom, lord Derby, ministre du Foreign Office, accepta tous les termes du projet d'acte par lequel le gouvernement français se proposait de donner la concession sollicitée.

Des sociétés furent constituées de chaque côté du détroit, afin de procéder à la construction et à l'exploitation du chemin de fer sous la Manche.

La Société française était présidée par Michel Chevallier.

Trois sociétés différentes se présentèrent en Angleterre afin de poursuivre la réalisation du projet.

La Société française s'adressa, après la guerre de 1870, aux pouvoirs publics, et c'est alors qu'intervint la loi du 2 août 1875, qui déclara d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer devant partir d'un point à déterminer sur la ligne de Boulogne à Calais et pénétrer sous la mer en se dirigeant vers l'Angleterre à la rencontre d'un pareil chemin parti de la côté anglaise dans la direction du littoral français. La loi approuva la convention passée le même jour entre le ministre des Travaux publics et la Société française précitée.

La concession avait été donnée sans subvention et sans garantie d'intérêt, pour une durée de 99 ans, à partir de la mise en exploitation du chemin de fer.

La seule réserve de la part de l'Etat était de ne pas concéder, pendant 30 ans, à partir de la même époque, aucun autre chemin de fer partant du littoral et qui pénétrerait sous la mer dans la direction de l'Angleterre.

En ce qui la concerne, la Société française d'études s'était engagée à exécuter, jusqu'à concurrence de 2,000,000 fr. au moins, les travaux préparatoires de toutes sortes, tels que: recherches, puits, galeries, sondages, etc., afin de s'éclairer, ainsi que l'administration, sur les conditions techniques de l'opération et sur ses chances de succès.

La Société devait faire connaître dans un délai de 5 à 8 ans, si elle entendait continuer l'opération et s'engageait, en outre, à se mettre en rapport avec les Sociétés anglaises au sujet de l'entreprise et de l'exploitation.

La Compagnie française s'est mise à l'œuvre et a dépensé largement en travaux préparatoires les deux millions qu'elle s'était engagée à fournir.

Ces travaux préparatoires ont consisté surtout à creuser à Sangatte, sur le rivage, jusqu'à une profondeur de 60 mètres environ, au-dessous du niveau de la mer, un puits de grand diamètre et à faire partir du fond de ce puits une galerie d'études de 2 m. 14 de diamètre pénétrant dans les couches de craie grise jusqu'à une longueur qui a atteint 1840 mètres sous la mer.

On ne connaît pas assez l'importance de ces travaux; il y a encore, à Sangatte, une véritable usine en excellent état, comprenant: deux machines à vapeur de 300 chevaux, des compresseurs d'air, un puits avec des pompes d'épuisement puissantes, etc.

La galerie et les installations sont en bon état et la continuation des travaux, pour lesquels la Compagnie continue à payer les frais de contrôle prévus à son cahier des charges, pourrait être reprise du jour au lendemain.

Mais, par contre, les choses ne se sont pas passées en Angleterre comme en France.

Tout d'abord, les Sociétés anglaises ont éprouvé de nombreuses difficultés à se constituer.

Ensuite, s'est manifestée l'opposition systématique des autorités militaires anglaises, que les efforts tentés à la Chambre des Communes, notamment en 1890 et 1899, n'ont pu vaincre.

La Compagnie française subsiste toujours. Elle a