

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 27 (1947)
Heft: 8

Artikel: Le nouveau contrat collectif de l'industrie suisse des transports automobiles
Autor: Chopard, Théo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888654>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LE NOUVEAU CONTRAT COLLECTIF de l'industrie suisse des transports automobiles

par

Théo Chopard

Rédacteur du Service de presse libre

A l'heure où les tensions sociales s'aggravent et où le problème — décisif pour l'avenir de notre société occidentale — de l'aménagement des rapports entre le travail et le capital se pose en termes toujours plus impérieux, le contrat collectif qui est entré en vigueur le 1^{er} mai dans la branche des transports automobiles revêt une importance essentielle. C'est le contrat collectif le plus perfectionné, le plus riche de possibilités nouvelles qui ait été signé en Suisse jusqu'à maintenant. Cet instrument de paix sociale — de paix non pas passive, mais constructive — est d'autant plus remarquable qu'il a été conclu dans une branche où les rapports contractuels sont de date relativement récente et où la concurrence désastreuse que se livraient les entrepreneurs, comme aussi l'insuffisance de la législation, avaient réduit le personnel à une situation misérable. Ce contrat démontre qu'aucune situation n'est désespérée lorsque les partenaires, cessant de se considérer comme d'irréductibles adversaires, prennent conscience de l'interdépendance de leurs intérêts. Il prouve que l'esprit communautaire peut réaliser des miracles là où on les attendait le moins.

Ce contrat est exclusivement le résultat de l'initiative prise par les intéressés eux-mêmes. Ces derniers entendent ne laisser à l'Etat que le rôle d'arbitre et la tâche — essentielle toutefois — de promulguer les lois qui doivent permettre la collaboration voulue par les parties et de déclarer d'applicabilité générale la volonté commune. L'intervention du législateur est limitée, mais elle est tenue pour indispensable. Par exemple, le nouveau contrat n'aurait pas pu être mis sur pied si l'Etat n'avait pas pris préalablement l'ordonnance qui limite la concurrence dans les transports automobiles.

Analysons donc rapidement les éléments moraux de ce contrat modèle. Les parties contractantes promettent de respecter intégralement la paix du travail qui, seule, peut permettre un développement ultérieur des relations entre elles. Les parties s'engagent à soumettre tous les différends à l'arbitrage. Elles créent une commission paritaire fédérale complétée, selon les besoins, par des sous-commissions. La commission a avant tout pour tâche de perfectionner le contrat et d'étudier les mesures susceptibles de concourir à la prospérité commune. Ces dispositions n'ont rien de très particulier; elles figurent dans de nombreux contrats collectifs, mais sans avoir pour autant prévenu les conflits.

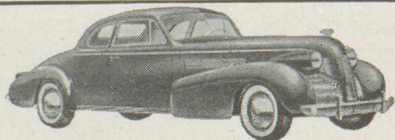
L'innovation qui est déterminante, c'est la **Chambre professionnelle**, véritable parlement du travail. L'alinéa

1^{er} de l'art. 49 précise : « La Chambre professionnelle a pour but de permettre, dans toutes les questions importantes qui regardent les intérêts de l'industrie des transports automobiles, la libre discussion entre employeurs et employés, la formation d'une volonté commune, et d'exprimer, par des résolutions prises au nom de tous les professionnels de l'industrie des transports automobiles, leur opinion vis-à-vis des autorités, d'autres groupes intéressés et du public. » La Chambre professionnelle est composée de 30 représentants des entrepreneurs et d'autant des employés. Les représentants des deux parties contractantes sont choisis librement par les associations signataires, compte tenu de leur importance.

Par l'institution de ce parlement du travail, le principe de l'égalité du travail et du capital et de la participation des salariés à la gestion de la profession est implicitement admis. Cette coopération effective des représentants des travailleurs leur permettra de connaître exactement les possibilités économiques, comme aussi les difficultés de la branche et d'y adapter leurs revendications. Comme les salariés n'ont aucun intérêt à ébranler la prospérité de l'industrie qui leur assure un gagne-pain les employeurs n'auront plus à craindre des demandes excessives. La discussion, sur un pied d'égalité, des problèmes professionnels exclura la démagogie et la surenchère qui empoisonnent encore les relations contractuelles dans toutes les branches où l'on a négligé d'instaurer une collaboration organique ou institutionnelle.

On l'a déjà noté à maintes reprises — et c'est parfaitement vrai — les représentants des employeurs et des salariés, de manière générale, ne se rencontrent que lorsque les choses vont mal. On n'a pas encore compris que le meilleur moyen d'empêcher qu'elles ne se gâtent consiste à créer, comme dans la branche des transports automobiles, des institutions visant à permettre des contacts réguliers et un affrontement constant des intérêts. C'est la seule possibilité dont on dispose, soit de les ajuster à temps, soit de démontrer à la partie ouvrière qu'un ajustement n'est pas possible ou qu'il n'est pas nécessaire. C'est pourquoi il serait souhaitable que cette innovation fût introduite sans tarder — sans attendre que l'Etat promulgue les lois prévues à cet effet par les nouveaux articles économiques de la constitution — dans toutes les industries où le degré d'organisation est dès maintenant suffisant. Ce qui a été possible dans les transports automobiles doit l'être ailleurs.

Théo Chopard



NOUS ACHETERONS VOTRE VOITURE AU COMPTANT
OU LA VENDRONS A LA COMMISSION
GARAGE, LUSTRAGE, ENTRETIEN ET PUBLICITÉ A NOS FRAIS
SOUMETTEZ - NOUS VOTRE PROBLÈME
SAINT CHRISTOPHE MOTOR : 3, Rue Scheffer - Paris-16^e - PAS. 16-33

