

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 7 (1915)
Heft: 5

Artikel: Le patronat et les cheminots
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-383083>

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: 25.11.2024

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

raison aux recettes de l'année 1913. Par contre, il y a 18 fédérations qui enregistrent des diminutions de recettes de 7,2 à 43 %, soit de 5000 à 15,000 francs vis-à-vis de l'année précédente.

Les explications pour ces trois exceptions ont déjà été données dans la discussion du mouvement des membres. Malgré cela, la diminution totale de 419,000 francs (de 1,965,270 à 1,546,273 francs, voir deuxième colonne du tableau III) n'est pas aussi grande que l'on avait craint de prime abord. Le fait que les trois fédérations des ouvriers de l'Etat et des cheminots ont encore réalisé en 1914 un excédent sur les recettes de l'an précédent, prouve que toutes les autres fédérations ont été éprouvées d'autant plus fortement en subissant une perte de 419,000 francs (moyenne 21,3 %). Le tableau III permet d'établir sans autre la situation des diverses fédérations. Il y a lieu de remarquer encore que les recettes du premier semestre exerçaient ici une influence heureuse sur le résultat total; pour l'année 1915 il faudra compter avec des pertes encore plus grandes, comparativement aux recettes réalisées en 1913. Dans la troisième colonne doit frapper surtout la forte augmentation des recettes en cotisations volontaires et supplémentaires (de 130,400 francs sur 1913) se répartissant principalement sur les trois fédérations des typographes, lithographes et ouvriers horlogers. Chez ces derniers, il s'agit de fonds recueillis pour soutenir les horlogers lock-outés à Granges, Bettlach et environs. Par contre, les fédérations des lithographes et des typographes ont perçu des cotisations supplémentaires notables pour pouvoir secourir leurs membres chômeurs. Le tableau III prouve donc à l'évidence que, par suite de la guerre et de la crise, une bonne qualité des ouvriers syndiqués n'a pas souffert non seulement, mais qu'elle se manifestait souvent encore plus intensivement, soit *l'esprit de sacrifice* en faveur de leurs collègues en détresse. Là-dessus nous trouvons encore de plus amples renseignements au tableau IV, c'est-à-dire dans les dépenses des diverses fédérations.



Le patronat et les cheminots.

Une illustration instructive au problème de la « solidarité des faits », régnant entre les salariés de l'industrie privée et de ceux des établissements publics de l'Etat et des communes, nous est offerte par l'article ci-après que nous reproduisons sans changements du *Journal des associations patronales suisses*, l'organe de publicité de l'Union centrale des associations patronales suisses.

Tout d'abord, il faut faire remarquer que cet organe n'est pas seul à s'exprimer ainsi. On se souvient encore des paroles de M. Ed. Secretan, rédacteur en chef de la *Gazette de Lausanne*, dans la dernière session du Conseil national, et tout récemment encore le *Journal suisse pour le commerce et l'industrie* publiait un article de M. Alfred Georg, ancien conseiller national, à Genève, critiquant vertement l'attitude du Conseil fédéral à ce sujet. Ce journal défend les intérêts du grand capital. — Par contre, dans la presse ouvrière politique et syndicale on n'a défendu que les intérêts des cheminots, bien que les ouvriers de l'industrie privée, formant la plus grande part des assurés obligatoires, eussent tout autant de droit de critiquer la « Promesse Comtesse ».

Le fait que la classe ouvrière organisée, sans se soucier de telles différences dans le traitement d'en haut, prend fait et cause pour les employés des services publics, contribuera, espérons-le, à ce que ces derniers — spécialement ceux des cheminots s'écartant encore de l'Union suisse des fédérations syndicales sous prétexte de neutralité politique — s'apercevront finalement qu'il est temps de se montrer solidaires vis-à-vis de ceux dont la solidarité, en certains moments, est plus précieuse que la « Promesse Comtesse » la plus favorable.

Promesse Comtesse.

« Les délibérations aux Chambres fédérales, dans la deuxième semaine de juin, sur le *complément à la loi concernant l'assurance-maladie et accidents* jettera un jour caractéristique sur le soin et l'attention voués chez nous à l'élaboration de lois de la plus grande portée financière. C'est que le Conseil fédéral se vit obligé de faire la déclaration officielle (*Feuille fédérale* n° 15, du 14 avril 1915, page 933) « qu'il paraissait nécessaire de créer une quantité de dispositions pour compléter la loi concernant l'assurance-maladie et accidents avant que celle-ci même puisse entrer en vigueur ». Il s'agit là essentiellement de l'abrogation des contrats de responsabilité civile, passés à longs termes avec des sociétés privées ne voulant se déclarer prêtes à renoncer volontairement à leurs droits. Donc, lors de l'élaboration de la loi principale, on n'avait pas pris en considération du tout cette difficulté vraiment facile à prévoir. Aussi la circonscription du cercle des personnes et entreprises soumises à l'assurance ne paraît pas avoir été faite avec le soin désirable, sans quoi aujourd'hui, avant l'entrée en vigueur de la loi principale, des modifications et précisions aussi volumineuses ne seraient plus guère possibles. Dans le temps, ainsi que le prouve la durée de lois anciennes, on vouait aux tâches législatives difficiles plus d'attention

et d'habileté qu'aujourd'hui où, pour ainsi dire, chaque loi, cinq ans après son entrée en vigueur — ou même, comme le montre l'exemple de ce jour, encore *avant celle-ci* — nécessite des amendements.

Mais les délibérations aux Chambres fédérales ont encore mis à jour d'autres faits peu réjouissants qui font conclure à une conception caractéristique de la morale politique dans certains milieux.

Au Conseil des Etats, le rapporteur allemand de la commission, le D^r Keller, déclarait que l'application de la loi au personnel des chemins de fer demandait d'urgence de nouvelles dispositions afin que, sous la loi sur l'assurance-maladie et accidents, cette classe d'employés *ne se trouve pas dans une position inférieure* à celle consacrée par l'ancienne loi sur la responsabilité civile des chemins de fer. Aux termes de cette loi, l'employé de chemins de fer, victime d'un accident de service, avait droit à l'indemnité pour le *tort intégral*, tandis que la loi sur l'assurance-maladie et accidents ne lui alloue que le 80 % de son gain normal comme secours de maladie pendant la durée de la guérison et une rente de 70 % de son ancien gain pour le cas d'une incapacité de travail complète.

En compensation, les accidents hors de service sont aussi compris dans l'assurance, ce qui n'était pas le cas dans l'ancienne loi sur la responsabilité civile des chemins de fer. Lorsqu'en son temps les organisations du personnel des chemins de fer firent objection à cette nouvelle réglementation, et que le danger d'une forte opposition se manifestait dans leur sein, de sorte que la loi risquait d'être rejetée, le chef du département des chemins de fer, le *conseiller fédéral Comtesse*, en audience privée, a donné aux représentants des fédérations des employés l'assurance formelle « que la position juridique des cheminots ne devait pas être empirée par l'adoption de la loi sur l'assurance-maladie et accidents ». Cette « Promesse Comtesse », publiée dans le *Journal des employés de chemins de fer*, du 26 janvier 1912, a brisé l'opposition se manifestant au sein du personnel des chemins de fer et, partant, contribué notablement à l'acceptation de la loi par une majorité de 42,000 voix, en chiffres ronds, ainsi qu'il est connu.

Donc, en Suisse, nous serions heureusement arrivé à ce qu'un membre de l'autorité suprême de notre pays, afin d'assurer l'acceptation d'une loi fortement combattue, *donne publiquement à une catégorie influente d'électeurs l'assurance formelle que la loi en question ne trouvera aucune application à son égard*. Le simple bourgeois, qui, lors des élections et votations, cherche à influencer le résultat en distribuant des pour-

boires, risque de faire connaissance du code pénal; un conseiller fédéral, par contre, qui cherche à atteindre le même but en faisant des promesses contraires à la loi, est récompensé ensuite par une sinécure internationale à haut traitement.

Quelle attitude les Chambres fédérales observeront-elles en face de cette « Promesse Comtesse »? Selon la conception juridique défendue, surtout par le conseiller des Etats Böhi, ces promesses sont nulles et non avenues, car aucun fonctionnaire de la Confédération, quelque haut placé soit-il, n'a le droit de faire des promesses contraires à la loi. Et précisément le présent cas constitue une excellente occasion pour appuyer expressément sur ce principe tout naturel de notre droit politique. Car les organisations du personnel des chemins de fer, qui ont *battu monnaie* de leur adhésion à la loi sur l'assurance-maladie et accidents, ne méritent pas le moindre égard. Malheureusement, il y a peu d'espoir que les Chambres fédérales acceptent ce point de vue de principe; il faut craindre plutôt qu'elles se rallient à la conception du Conseil fédéral, soit que la promesse faite en son temps par Comtesse devrait être tenue — malgré son caractère contraire à la loi. Ainsi les contribuables auraient alors le plaisir de payer au moins un million de francs par an pour la réalisation d'une assurance frivole et contraire à la loi, donnée par un haut fonctionnaire. Pour cette raison déjà, selon notre avis, il est nécessaire que l'amélioration demandée par le personnel des chemins de fer s'opère au moyen d'une *loi* — qui naturellement serait soumise au referendum. Par contre, ce serait totalement incongru si la *Confédération*, en sa *qualité de patron*, ainsi qu'on l'a exprimé aux Chambres fédérales, voulait faire la tentative de donner suite à la « Promesse Comtesse ». Si un patron privé augmente à ses ouvriers les prestations légales de l'assurance-accidents, c'est son affaire et il n'a pas à rendre compte à personne là-dessus. Mais les chemins de fer fédéraux ne sont pas la propriété du conseil administratif ou des organisations du personnel des chemins de fer, mais du peuple suisse tout entier; le personnel a droit uniquement au traitement, aux assurances-vieillesse, maladie et accidents, lui revenant *en vertu de la loi*. Toute tentative d'augmenter par détours les prestations de l'assurance fédérale sur les accidents, soit en mettant à contribution la caisse de maladie ou de secours, devrait être repoussée comme étant contraire à la loi. A notre avis, le Parlement le devra à lui-même et à son prestige de rester ferme une fois dans cette question et de refuser carrément la réalisation de la « Promesse Comtesse » qui n'est qu'une vaste fumisterie politique.