

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 20 (1928)
Heft: 4

Artikel: La durée du travail dans les entreprises de transport
Autor: Bratschi, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-383685>

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: 29.03.2025

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

La durée du travail dans les entreprises de transport.

Par *Robert Bratschi.*

La durée du travail du personnel des entreprises de transport est réglée par la loi fédérale du 6 mars 1920. Comme entreprises de transport au sens de la loi, on comprend les Chemins de fer fédéraux, l'Administration des postes, celle des télégraphes et téléphones et les entreprises de transport privées concessionnées par la Confédération. Dans ces dernières sont compris tous les chemins de fer privés, les tramways, les compagnies de navigation à vapeur et les services de transports par automobiles ayant un horaire régulier.

La loi établit le principe de la journée de huit heures. Dans les services où la durée du travail consiste dans une large mesure en un acte de simple présence, la journée de travail peut être prolongée jusqu'à neuf heures. On entend par simple présence le temps pendant lequel l'employé n'a pas à fournir un travail proprement dit, mais où il est tenu à une présence vigilante à son poste. Lorsque la journée de travail comporte au minimum une heure de cette simple présence, la condition de « large mesure » se trouve remplie. En pareil cas, la durée du travail peut être prolongée, mais seulement de la moitié du « temps de simple présence ». Lorsque cette dernière atteint une heure, la durée du travail peut ainsi être prolongée d'une demi-heure, c'est-à-dire portée à 8 heures et demie; lorsque la « simple présence » atteint deux heures ou plus, la durée du travail peut être prolongée d'une heure et se trouve ainsi portée au maximum de neuf heures admis par la loi. Les entreprises de transport font usage de cette possibilité. Sur la base de cette disposition légale concernant la simple présence, le 15 % environ du personnel des Chemins de fer fédéraux travaille plus longtemps que huit heures par jour. Dans les compagnies privées, ce pourcentage est considérablement plus élevé. A noter que dans la pratique cette disposition n'est pas toujours strictement observée par les administrations. On compte du temps de simple présence qui n'en est pas véritablement, c'est-à-dire que l'on déclare simple présence des heures pendant lesquelles un travail doit être fourni, dans le seul but de pouvoir prolonger la journée de travail. Ce moyen est particulièrement affecté dans les petites stations. Et cette pratique est plus défavorable encore dans les chemins de fer privés qu'aux Chemins de fer fédéraux.

Nous n'entrons pas ici davantage dans les détails sur la réglementation des conditions concernant les tours de service et de repos ainsi que les vacances. Pour le personnel des entreprises de transport, les tours de service et de repos sont réglés moins favorablement et les vacances en général un peu plus favorablement que pour le reste de la classe ouvrière.

Le pendant de l'art. 41 de la loi des fabriques est constitué par l'art. 16 de la loi sur la durée du travail. Il a la teneur suivante :

« Lorsque des circonstances spéciales l'exigent, le Conseil fédéral peut, après avoir entendu le personnel intéressé, autoriser des dérogations à la présente loi. Des facilités peuvent, en particulier, être accordées aux chemins de fer secondaires en ce qui concerne la durée du travail, les tours de service et de repos, ainsi que les jours de repos. »

Les chemins de fer privés et les compagnies de bateaux à vapeur usent largement de cet article exceptionnel, et le Département fédéral des chemins de fer se montre extrêmement conciliant à leur égard dans l'application de l'art. 16. En vertu de cette disposition, 93 entreprises de transport avaient obtenu en 1927 des allègements spéciaux au sujet de la durée du travail, des tours de service et des tours de repos. Dans 51 de ces entreprises existaient en outre des dérogations relatives à la durée des vacances. La grande majorité du personnel des entreprises de transport privées a donc travaillé plus longtemps en 1927 que la loi ne le prévoit. Cette situation existe depuis l'entrée en vigueur de la loi sans grand changement. Si la Fédération suisse des cheminots ne s'était pas opposée sans cesse et méthodiquement à l'application abusive de l'art. 16, la situation serait bien pire. Les chemins de fer privés ne sont d'ailleurs pas satisfaits des succès qu'ils ont obtenus jusqu'ici. Ils s'efforcent au contraire d'obtenir une modification fondamentale des conditions de durée du travail. Dans une requête datée du 10 juillet 1925, ils ont demandé ni plus ni moins une prolongation générale de la durée du travail d'une heure ainsi qu'une prolongation du tour de service d'une heure également avec réduction correspondante du tour de repos. De plus ils ont proposé une diminution sensible des vacances.

L'acceptation des propositions des chemins de fer privés nécessiterait une révision de la loi. Jusqu'ici le Département fédéral des chemins de fer a reculé devant l'emploi de ce moyen.

Par contre, ce mémoire a rendu le département encore plus coulant dans l'application de l'art. 16. Aussi le personnel doit-il de nouveau s'occuper davantage de la question de la durée du travail.

Aux Chemins de fer fédéraux l'art. 16 a été appliqué une fois jusqu'ici d'une façon générale. Ce fut en 1923. L'application de cet article avait causé alors de vives discussions entre l'administration et le personnel. Pour finir la commission paritaire sur la durée du travail (qui est l'équivalent de la commission fédérale des fabriques) proposa au Conseil fédéral une solution moins rigide que celle envisagée par les C. F. F. Sous une forme atténuée, la durée du travail fut prolongée dans quelques catégories à partir de l'automne 1923. Le 15 mai 1925, à la suite des efforts de la Fédération suisse des cheminots, cette mesure fut abrogée.

La question revint sur le tapis en 1927 pour les administrations fédérales également. Vers la fin des délibérations parlementaires sur le Statut des fonctionnaires, le Département fédéral des chemins

der fer intervint subitement et proposa dans un message supplémentaire, portant la date du 8 mars 1927, de prolonger la durée du travail par le moyen détourné de la loi sur les traitements. L'article de loi proposé avait la teneur suivante:

1^o Les dispositions de la loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications, du 6 mars 1920, sont modifiées de la manière suivante pour une durée de 10 ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

- a) La durée du travail prévue au premier alinéa de l'article 3 peut être prolongée d'une demi-heure pour tous les services qui n'exigent pas un effort soutenu.
- b) La durée moyenne du travail peut être portée jusqu'à dix heures pour les services consistant dans une forte proportion en un acte de simple présence (art. 3, al. 2, de la loi).
- c) La durée du travail, compensation comprise, ne doit pas excéder onze heures dans un même tour de service (art. 3, al. 3, de la loi).
- d) La durée maximum d'un tour de service, fixée à l'art. 5, al. 1 et 2, de la loi, est augmentée d'une heure, et la durée du tour de repos, indiquée à l'art. 6, al. 1 et 2, est réduite d'autant.
- e) Les vacances prévues à l'art. 10 de la loi seront de:
 - 7 jours pendant les 9 premières années de service;
 - 14 jours dès l'année où l'agent atteindra 10 ans de service ou l'âge de 30 ans révolus;
 - 21 jours dès l'année où l'agent atteindra 20 ans de service ou l'âge de 40 ans révolus.

2^o Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des dispositions qui précèdent. Il est autorisé à prolonger aussi, dans certains services, la période de compensation prévue au premier alinéa de l'art. 3 de la loi du 6 mars 1920 concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications, pour l'observation de la durée moyenne du travail.

L'acceptation de cet article aurait tout simplement suspendu pour une durée de 10 ans l'application de la loi sur la durée du travail. Le personnel s'éleva de toute son énergie contre cette prétention. L'Union fédérative du personnel fédéral décida de repousser le Statut des fonctionnaires s'il contenait une disposition de ce genre sur la durée du travail. Sous la pression exercée par le personnel au parlement et hors du parlement, le Conseil fédéral retira son message supplémentaire. Mais la question ne devait pas être enterrée pour autant. En juin 1927 une motion ayant la teneur suivante fut présentée au Conseil des Etats:

« Le Conseil fédéral est invité à autoriser en application de l'art. 16 de la loi sur la durée du travail du 6 mars 1920, les dérogations aux dispositions relatives à la durée du travail nécessaires à l'administration, pour aussi longtemps que cela lui paraît utile en vue d'assainir la situation des chemins de fer fédéraux, mais pour une durée de 10 ans au maximum. Ces dérogations peuvent aussi être accordées dans les mêmes conditions à d'autres chemins de fer principaux. »

Cette motion fut adoptée par la majorité bourgeoise dans les deux Chambres; au Conseil national la lutte fut très vive.

On sent très bien que le Département des chemins de fer est derrière toute cette affaire. L'action engagée par le message supplémentaire ayant échoué, il a cherché de cette manière à battre en retraite sur cette nouvelle position. Mais ce département n'a pas agi

non plus de sa propre initiative. Il ne fait plus aucun doute maintenant qu'il s'est laissé influencer par le patronat. La Fédération des industriels de la métallurgie, celle des entrepreneurs de constructions et naturellement aussi leur organisation centrale, c'est-à-dire la Fédération suisse des associations patronales, sont de la partie. Il va de soi que pour ces milieux il ne s'agit pas d'assainir la situation des C. F. E. par le moyen d'une prolongation de la durée du travail. Le sort des C. F. F. leur est assez indifférent. C'est la prolongation de la durée du travail proprement dite qu'ils désirent. On veut faire une brèche au principe de la journée de huit heures dans la plus grande des entreprises d'Etat. Si cette position pouvait être enlevée, ce serait le point de départ pour de nouvelles actions dans la question de la durée du travail. Car ce qui aurait été accordé à une « grande et forte administration fédérale » ne pourrait être refusée aux « faibles entreprises privées ».

Les rapports entre les art. 41 et 16 ne résident donc pas seulement dans le caractère de ces deux dispositions légales, mais aussi dans les procédés employés par le patronat. D'abord les C. F. F., puis l'industrie privée, tel est le mot d'ordre des organisations patronales. Le concours du Conseil fédéral ne leur fait pas défaut. Il fait tout ce qu'il peut. La lutte défensive des travailleurs doit être d'autant plus résolue. Dans cette lutte, ils peuvent non seulement relever que la manœuvre du patronat à propos de l'art. 16 est illégale, mais aussi que la prolongation de la durée du travail demandée ne se justifie aucunement du point de vue économique.

La tentative d'obliger le Conseil fédéral, par voie de motion, à appliquer une loi d'une manière qui n'est pas prévue par cette loi, est illégale. Le Conseil fédéral est un organe exécutif. Il doit appliquer les lois et prendre la responsabilité de cette application. Il est inadmissible qu'il cherche à se soustraire à cette responsabilité en faisant adopter par l'Assemblée fédérale une motion qui lui convienne. Nous pouvons constater avec satisfaction que des professeurs de droit public éminents, tels que MM. Burckhardt et Blumenstein, partagent absolument notre avis sur ce point.

Du point de vue économique, cette mesure est aussi déplacée que possible, attendu que les résultats financiers des C. F. F. pour l'année 1927 sont les plus favorables que l'on ait enregistrés depuis 1913. L'exercice 1927 atteint presque le niveau de celui de 1913. Les chiffres approximatifs suivants nous le prouvent :

	Intérêts de la dette	Excédent d'exploitation
	en millions de francs	
1913	55	70
1927	112	145

La proportion entre la charge des intérêts et l'excédent d'exploitation a donc été à peu près la même en 1927 que pour la dernière année d'avant-guerre. Il est vrai que le bilan des C. F. F. contient toujours un poste de 200 millions pour le « déficit de guerre », fâ-

cheux reliquat des lourdes charges imposées à tort aux C. F. F. durant la période de guerre et d'après-guerre. Le personnel doit naturellement se refuser catégoriquement à supporter le poids de cette dette sous forme d'une prolongation illégale de la durée du travail. Il en a suffisamment à supporter sans cela. Du fait des mesures de rationalisation réelles ou apparentes, chaque employé doit déjà fournir un rendement bien plus élevé. L'état du personnel a subi les modifications suivantes :

Juillet 1920 (effectif maximum)	.	40,228	personnes
1927 (moyenne de l'année)		33,457	»
		<hr/>	
		Réduction	6,771 personnes

La réduction approche du 20 %. Mais elle ne prend toute son importance que si l'on considère que durant la même période le trafic a augmenté du 20 % en chiffre rond. Le président de la Direction générale des C. F. F. a évalué la réduction annuelle des dépenses pour le personnel, en comparaison de l'année 1920 et en tenant compte de l'augmentation du trafic, à 56 millions de francs. Les C. F. F. ont ainsi atteint les limites du possible dans la réduction du personnel. Ce dernier a fait sa part de l'assainissement financier. S'il en faut encore davantage, c'est à la Confédération qu'il appartient d'intervenir en prenant à sa charge, malgré le sabotage manifeste exercé par le Département des finances, les 200 millions que l'on fait injustement supportés aux C. F. F. sous forme des déficits de guerre. Dans tous les cas, le personnel saura se défendre contre une prolongation de la durée du travail juridiquement inadmissible et économiquement injustifiée, telle qu'on voudrait la lui imposer en invoquant la motion que nous avons citée. Sa lutte est la lutte contre la réaction. C'est donc aussi la lutte des autres travailleurs du pays; elle doit donc être menée d'entente avec eux et doit être soutenue par eux.

L'attitude des employés privés à l'égard de la réglementation de la durée du travail.

Par *Fritz Horand*.

Les efforts des associations d'employés pour exercer une influence sur la réglementation de la durée du travail datent de la fin du siècle dernier. Ils se sont manifestés par des revendications tendant à la réduction de la durée du travail, à la prolongation de la pause de midi, à la sortie moins tardive du travail et à la lutte contre les heures supplémentaires. Plus tard, le samedi après-midi libre et l'octroi de vacances payées furent demandés avec insistance. Par l'adoption de l'article constitutionnel 34^{ter} concernant les compétences de la Confédération pour légiférer dans les arts et métiers, ces efforts se traduisirent sous une forme nouvelle, revendiquant