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

Herausgeber: Union syndicale suisse

Band: 26 (1934)

Heft: 3

Artikel: Pour une économie dirigée des transports : qu'en pensent les travailleurs occupés dans les entreprises de transport privées?

Autor: Leuenberger, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-383953

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Pour une économie dirigée des transports.

Qu'en pensent les travailleurs occupés dans les entreprises de transport privées?

Par *Herm. Leuenberger.*

Après l'étude du collègue Bratschi, qui paraît dans le présent numéro de la *Revue syndicale*, ma tâche se trouve bien limitée; elle consiste à exposer le point de vue des salariés occupés dans les entreprises de transport privées, à l'égard de la tentative de réaliser dans notre pays une économie dirigée de l'ensemble des transports.

Il n'y a rien à ajouter aux explications du collègue Bratschi sur l'importance économique de l'objet en discussion et sur le problème des transports proprement dit. Il pourrait suffire que nous déclarions appuyer en principe l'exposé du secrétaire général des cheminots. Nous nous bornerons donc à dépeindre la situation des travailleurs des entreprises privées et leur attitude à l'égard d'une organisation rationnelle des moyens de transport.

Il nous faut d'emblée relever un point important: L'opinion des travailleurs privés de la branche des transports n'est pas unanime sur la solution du problème « auto et chemin de fer ». Et ceci pour diverses raisons. En premier lieu les conditions d'organisation jouent un grand rôle à cet égard. Prenons un exemple: Le nombre des chauffeurs susceptibles d'être organisés, en ce qui concerne les chauffeurs occupés au transport des voyageurs et des marchandises, doit être de 12,000 à 15,000 hommes. Nous ne disposons pas de données précises. Et dans ces chiffres approximatifs ne sont pas compris les chauffeurs de maison, pas plus que les ouvriers occupés dans les autres branches de l'automobile. Avec les ouvriers du transport (entreprises de camionnage, etc.) et les charretiers, 5500 salariés des entreprises de transport privées sont organisés; il faut y ajouter quelques douzaines de chauffeurs et ouvriers du transport affiliés à d'autres fédérations de l'U. S. S. Le contingent des travailleurs des entreprises de transport privées qui font partie d'autres organisations que les syndicats libres est sans importance.

Nous reconnaissons donc qu'une partie seulement des travailleurs intéressés à l'introduction d'une économie dirigée dans les transports obtient voix au chapitre par l'organe de la F. O. C. T. A. Ce serait mal servir notre cause que de prétendre que les travailleurs organisés de la branche des transports sont du moins tous gagnés à l'idée de l'économie collective, et de ce fait au point de vue exposé par le collègue Bratschi; il vaut mieux avouer que même dans les rangs des collègues de notre fédération les opinions sont non seulement très partagées, mais que chez nos membres

le souci de leur propre existence l'emporte sur l'intérêt que représente le maintien des entreprises d'intérêt public en général et des chemins de fer en particulier. Et l'on ne saurait en faire un reproche à nos collègues chauffeurs et ouvriers du transport.

Il ne fait donc aucun doute que dans leur majorité les travailleurs des entreprises de transport privées se font un jugement très subjectif à l'égard de ces problèmes, et que par conséquent l'organisation rationnelle qui s'élabore rencontre chez eux de la méfiance et éveille surtout la crainte de perdre leurs moyens d'existence.

Mais ici deux questions se posent avant tout: Cette crainte de perdre leur gagne-pain est-elle justifiée, et d'autre part, ces travailleurs sont-ils contents de leur sort ou cherchent-ils à l'améliorer?

Exposons donc tout d'abord les conditions qui règnent dans les transports privés. A de rares exceptions près on peut dire qu'elles sont scandaleuses. Ce n'est pas pour rien que la F.O.C.T.A. lutte depuis des années pour améliorer la situation des salariés de la branche des transports. Le travail ne lui manque pas. Quiconque connaît la situation véritable de ces travailleurs ne considérera pas comme une exagération la déclaration suivante: les salariés des entreprises de transport privées sont les plus exploités et les moins protégés.

Voici quelques exemples à l'appui de cette constatation. Prenons tout d'abord la durée du travail. A l'exception du canton de Bâle-Ville, il n'existe nulle part de prescriptions légales concernant la journée de travail des chauffeurs. Dans quelques cantons la loi garantit tout au plus quelques heures de repos de nuit. Abstraction faite de la difficulté que représente le contrôle, ces dispositions ne sont applicables que sur le territoire des cantons en cause. Sitôt que le personnel roule en dehors de ces cantons, cette petite protection légale disparaît. La moyenne hebdomadaire de la durée du travail oscille entre 60 et 70 heures. Dans tous les cas la journée de 10 heures est considérée comme normale. Les cas où les chauffeurs et les charretiers doivent travailler 80 heures par semaine et même plus, ne sont pas rares du tout, surtout pour ceux qui s'occupent des transports à longue distance. Pas n'est besoin de citer des cas particuliers. Se souvient-on cependant que dans *La Solidarité*, le journal fédératif de la F.O.C.T.A., il a été demandé à une entreprise de transport s'il était vrai qu'un de ses chauffeurs n'avait même pas pu se dévêtir du lundi matin à 4 heures jusqu'au samedi soir? L'entreprise en cause n'a donné aucune réponse. Cette situation constitue un véritable danger pour la sécurité de la route et il n'est pas rare que de graves accidents de la circulation proviennent du surmenage des chauffeurs. Nous venons d'apprendre qu'à la session de mars des Chambres fédérales le Parlement devra enfin se prononcer sur une ordonnance du Conseil fédéral, inspirée par la nécessité de remédier à cette situation alarmante pour la sécurité des transports.

Les salaires ne supportent que dans des cas tout à fait exceptionnels la comparaison avec les traitements du personnel de la Confédération. Il est des chauffeurs, des camionneurs, qui doivent travailler pour 35 francs par semaine à raison de 60, 70 heures et même davantage. Les salaires mensuels de 400 francs ne sont bientôt plus qu'un souvenir.

De temps à autre, les conditions d'engagement prévoient des vacances payées; mais cela ne concerne que le « trafic privé », c'est-à-dire les chauffeurs occupés par des entreprises commerciales ou industrielles. Les travailleurs du transport doivent encore lutter pour faire reconnaître leur droit au salaire en cas de maladie et de service militaire, de même que pour obtenir d'autres prestations sociales.

A Bâle, Berne et Zurich, des contrats collectifs ont été conclus avec la Fédération suisse des camionneurs. Il en est de même dans les brasseries et dans de nombreuses coopératives de consommation, en ce qui concerne les conditions de salaire et de travail du personnel occupé au transport. Comparativement aux autres travailleurs de cette branche, les salariés qui bénéficient de ces contrats collectifs se trouvent en bonne posture. A Bienne également l'entente a été réalisée avec les patrons.

Pour les chauffeurs de taxi, la situation est encore pire. Dans les localités où aucune convention n'existe (et il n'y en a qu'à Bâle, Berne, Zurich et dans quelques petites villes), il règne un état de choses incroyable. Très souvent le travailleur des transports est encore tenu de prendre chambre et pension chez l'employeur. Ceci ne concerne pas seulement le personnel d'écurie et les charretiers, mais également les chauffeurs de camions. Il va de soi qu'en pareil cas il n'existe plus aucune limite ni aucun contrôle en ce qui concerne la durée du travail. Les conditions de travail dans ces entreprises sont à peine croyables.

Il convient aussi de dire un mot d'un système peu connu, le système de participation financière et de prime. Bien plus souvent qu'on l'imagine, le chauffeur doit verser une participation financière à l'entreprise pour obtenir un emploi. Ces versements vont de 1000 à 3000 francs et plus. Le chauffeur se trouve ainsi lié à la prospérité ou à la décadence de l'entreprise. Ce n'est pas ici le lieu de nous étendre davantage sur ces tristes conditions. Disons simplement que les nombreux cas venus à notre connaissance prouvent à l'évidence où peut conduire la fameuse « initiative » privée dans le domaine des transports. Le système des primes est plus abominable encore. Choisissons un cas au hasard: le chauffeur touche, par exemple, un salaire fixe de 5 francs par jour. Le reste doit être gagné par des prestations spéciales. Il touche par exemple 50 centimes pour chaque course. Qui s'étonnera dès lors que ce chauffeur tienne la route du petit jour jusqu'à la nuit? Ce n'est certes pas pour son plaisir, mais simplement pour réaliser un salaire convenable.

Il est des maisons, même parmi celles qui possèdent ce qu'on est convenu d'appeler un trafic privé, qui savent intéresser les chauffeurs aux frais généraux par un système des plus raffinés. On paye, par exemple, au chauffeur l'indemnité de découche, même lorsqu'il peut l'éviter, c'est-à-dire rentrer le même jour ou plutôt dans la nuit de son voyage. Ceci est pratiqué pour que le camion puisse de nouveau être utilisé en plein le lendemain, dès la première heure. Et le chauffeur touche pour une journée d'une durée anormale l'indemnité de découche qu'il n'a pas dépensée.

Nous pourrions citer d'autres variantes encore de ce système d'exploitation. Nous croyons cependant que les explications qui précèdent suffisent pour éclairer ce que nous avons à dire dans cet article.

Ce que nous venons d'exposer fait comprendre que les travailleurs des entreprises privées ne sauraient être satisfaits de leurs conditions de travail actuelles. Les chauffeurs, charretiers et ouvriers du transport sont unanimes aussi à reconnaître que *la concurrence faite au chemin de fer par l'auto n'est possible que par la durée du travail trop longue et par la situation sociale déplorable en usage dans les entreprises de transport privées;* ils comprennent que cette concurrence se fait à leurs dépens. C'est là le chapitre le plus triste de la fameuse supériorité de la route sur le rail.

Dans de telles conditions, il n'y a pas lieu de s'étonner des pertes de capitaux enregistrées par les entreprises de transport par automobiles, surtout si l'on prend encore le facteur suivant en considération. Le collègue Bratschi a déjà relevé que les moyens de transport existants dépassent les besoins du pays. Cette situation n'a pas seulement provoqué une âpre lutte entre le chemin de fer et l'auto, avec ses conséquences presque tragiques, mais aussi une lutte sans merci entre les entreprises automobiles elles-mêmes.

Plus les possibilités se restreignent en ce qui concerne l'accaparement des transports effectués par chemins de fer, plus aussi on lutte désespérément pour obtenir les transports assurés actuellement par la route, et qui le resteront sans doute dans l'avenir. Non seulement on offre des tarifs inférieurs à ceux du chemin de fer, mais les entreprises d'automobiles et les camionneurs se font mutuellement une semblable concurrence. Les possibilités de gain, c'est-à-dire la marge des bénéfices, diminuent ainsi de plus en plus et les concurrents les moins riches et trop scrupuleux doivent abandonner la partie. Mais avant de sombrer, une entreprise de ce genre entreprend plusieurs assainissements financiers. La plupart du temps, une partie du capital est sacrifiée, mais le redressement est avant tout cherché sur le dos du personnel. Cela commence par la baisse des salaires, puis cela continue par une utilisation plus intense de la main-d'œuvre, c'est-à-dire par la prolongation de la durée du travail, par la réduction des indemnités

de course, par des économies sur l'entretien des véhicules, pour finir par le licenciement du personnel lorsque le patron ou les membres de sa famille prennent eux-mêmes le volant. Et l'on considère comme le dernier moyen « d'assainir » la situation, c'est-à-dire d'améliorer le bilan, la suppression au budget d'exploitation du salaire du chauffeur.

Le chiffre de quelque 800 chauffeurs, camionneurs et ouvriers du transport faisant partie de notre fédération et qui se trouvent actuellement au chômage est suffisamment éloquent.

Ce sont là, en dehors des considérations de principe, quelques motifs qui ont facilité à l'organisation syndicale libre des chauffeurs et ouvriers du transport, la F. O. C. T. A., la tâche qui consiste à apaiser les craintes de ses membres et à œuvrer pour obtenir une solution radicale de ce problème difficile.

Mais cette solution ne saurait consister à ramener les dépenses des C. F. F. pour leur personnel au niveau de celles des entreprises de transport privées, comme on le propose dans le patronat. Ceci ne saurait être admis, même si cela rendait impossible la concurrence entre le rail et la route. Les chauffeurs n'ont absolument aucun intérêt à voir s'amoindrir la situation sociale plus avancée du personnel de la Confédération. Nous croyons au contraire que les conditions de salaire et de travail des entreprises privées, qui font concurrence au chemin de fer, devraient déjà être adaptées à celles en vigueur dans les entreprises d'Etat pour que nous puissions être tentés de refuser notre assentiment à une économie dirigée des transports. Mais comme on ne peut pas attendre du patronat privé de telles intentions et il faut en reconnaître l'impossibilité, on ne s'étonnera pas de nous voir déclarer que, pour ces motifs déjà, nous nous rallions au projet d'organisation rationnelle exposé par le collègue Bratschi, et que nous lui donnons notre assentiment, au risque même de mettre en danger l'occupation de quelques chauffeurs travaillant déjà dans des conditions insupportables.

Nous l'avons quant à nous, déclaré nettement et à plusieurs reprises. Dans le dernier rapport annuel de notre fédération, au chapitre concernant les entreprises de transport et d'expédition, nous disions notamment: « Si la concurrence entre les chemins de fer et l'auto n'est possible qu'aussi longtemps que les chauffeurs doivent effectuer une journée de travail exagérée pour un salaire insuffisant, cela nous montre la voie que nous avons à choisir. »

Il ressort de tout ce qui précède que nous approuvons l'économie dirigée envisagée par le projet de loi et constituant une solution provisoire du problème « auto et chemin de fer », alors même que certaines rigueurs ne pourront pas être évitées. Si nous avions acquis la certitude que les mesures envisagées contre la concurrence des automobiles seraient de nature à compromettre le développement naturel du véhicule à moteur, nous aurions dû

donner la préférence à une autre réglementation. Mais comme, à notre avis, la solution proposée n'a pas pour but d'enlever à l'automobile les transports pour lesquels l'auto se révèle plus rationnelle et plus pratique que le rail, nous devons nous rallier à ce projet; l'expérience nous a d'ailleurs démontré qu'il est impossible, à la longue, d'éviter le partage du trafic: les transports à longue distance appartiennent au chemin de fer, le trafic de petites zones à l'auto. Il importe de rappeler aussi que notre attitude à l'égard de ce projet concorde avec les décisions de notre internationale professionnelle, la Fédération internationale des ouvriers du transport (I. T. F.). Elle nous engage également par ses thèses de mai 1930, à rechercher une solution qui concilie les intérêts de la route et du rail. Le chiffre 5 de ces thèses nous dit en effet:

« Pour autant que les circonstances particulières d'un pays ne permettent pas d'éviter la concurrence ouverte, il faut veiller à ce qu'elle se fasse sur un pied d'égalité. Il faut notamment que les deux moyens de transport soient soumis aux mêmes obligations légales: protection sociale du personnel de ces entreprises (salaires suffisants, durée du travail, vacances, assurance), mesures à prendre pour assurer une sécurité aussi grande que possible dans le service de l'exploitation (aptitudes physiques du personnel et contrôle technique des véhicules), dispositions légales au sujet de l'obligation de transporter, des tarifs, etc. Il faut en tout cas éviter la lutte des tarifs entre les deux moyens de transport car, en fin de compte, ce sera le personnel qui devra en supporter les conséquences par des conditions de travail défavorables. »

En outre, le chiffre 7 des décisions de Madrid précise encore:

« Le moyen le plus sûr d'atteindre ce but serait de réunir les deux systèmes de transport sous une même direction ou de les soumettre à un organe commun qui garantisse leur collaboration. Dans tous les pays, les chemins de fer devraient avoir la possibilité de prendre les véhicules à moteur à leur service, et d'en faire usage partout où cela constituerait un avantage pour l'économie publique. Le système choisi dans quelques pays, qui consiste à s'assurer la collaboration de l'automobile en créant de grandes sociétés où les chemins de fer ont une part prépondérante, ne peut être considéré que comme une mesure de transition bien incomplète. »

Nous terminons en affirmant notre conviction qu'une organisation forte et compacte des chauffeurs peut contribuer beaucoup à ce que la réglementation dirigée, et l'obligation légale d'une concession pour les entreprises de transport privées, se réalisent sans que le personnel des chemins de fer ni les chauffeurs d'auto doivent en supporter les conséquences.