Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 36 (1944)
Heft: 12

Artikel: Chemins de fer fédéraux, ouvriers et employés
Autor: Ingold, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384417

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: 15.07.2025

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

Chemins de fer fédéraux, ouvriers et employés.

Par *Walter Ingold.*

I.

Dans la froidure hostile du petit matin, chargée de pluie et de neige, les premiers trains ramènent vers la ville et vers leur travail les employés et les ouvriers qui habitent la campagne. Devisant ou lisant dans les voitures bien chauffées, ils sont sans souci. Ils savent que le train arrivera à l'heure. Ils pensent: S'il fallait faire ce trajet à bicyclette! Par un temps pareil! Mais tout le monde serait malade, jamais on n'arriverait à temps! Oui, vraiment, les Chemins de fer fédéraux nous rendent un fier service, comme on dit chez nous. On leur rendra la pareille le 21 janvier en votant la loi. On s'aidera aussi soi-même en allégeant le fardeau de leurs dettes pour leur permettre de maintenir et de développer cette institution sociale: les abonnements ouvriers.

Ces abonnements revêtent une importance de plus en plus grande. Ils dépassent déjà le chiffre de 100 000.

Les C. F. F. émettent trois catégories d'abonnements pour les courses entre le lieu de domicile et une localité voisine: *a)* ceux que tout le monde peut se procurer; *b)* les abonnements d'écolier ou d'apprenti, et *c)* les abonnements d'ouvrier, accordés à tous les salariés dont le gain ne dépasse pas 450 francs par mois. Deux sorte d'abonnements peuvent être obtenus sans restriction: les uns donnent droit à un nombre illimité de courses sur un parcours déterminé, et les autres à un trajet journalier aller et retour. Ces derniers sont destinés aux personnes qui ne rentrent pas dîner à la maison.

Pour les écoliers, il existe, à côté de l'abonnement donnant droit à un nombre illimité de courses, une carte dont l'usage est limité à certains jours; elle a été créée pour les apprentis obligés de suivre des cours en dehors de leur lieu de domicile. Les étudiants qui rentrent à la maison pour le week-end font de plus en plus usage des facilités accordées par les C. F. F.

L'abonnement d'ouvrier comporte deux séries: l'une pour un trajet quotidien aller et retour et l'autre pour deux trajets.

Les abonnements sur des parcours déterminés assurent de substantielles réductions. Les voyageurs munis de ces abonnements totalisent le 23% du trafic; en revanche, ils ne couvrent que le 7% des recettes du trafic voyageurs. Tandis que le billet ordinaire d'aller et retour (sans le supplément de guerre) rapporte en moyenne 6 centimes par kilomètre, les recettes par voyageur-kilomètre tombent à 1,4 centime en moyenne pour les abonnements

sur des parcours déterminés et donnant droit à un nombre illimité de courses, à 1,2 centime pour les abonnements d'ouvrier (deux courses par jour) et à 0,9 centime pour les abonnements d'écolier.

Voici quelques exemples des prix des abonnements sur des parcours déterminés:

Km.	Abonnement pour un parcours déterminé	Abonnement d'ouvrier pour deux courses journalières	Abonnement d'écolier
	Fr.	Fr.	Fr.
5	9.30	6.15	4.70
10	18.10	12.15	9.05
20	26.90	21.75	13.45

Lorsque plusieurs enfants de la même famille utilisent régulièrement le chemin de fer, soit comme écoliers, soit comme apprentis, les C. F. F. accordent encore des réductions supplémentaires de 20% sur le deuxième abonnement, de 40% sur le troisième et de 60% à partir du quatrième.

II.

« L'idéal de la Suisse est un idéal social. »

« Les chemins de fer, au même titre que la route, doivent être la propriété du peuple. »

« Plus encore que la route, les chemins de fer sont des services publics. Et du moment que la fortune nationale contribue à leur établissement, l'Etat doit faire en sorte qu'ils prospèrent. »

Ces déclarations de Jacob Stämpfli, l'un des promoteurs de la nationalisation des chemins de fer et de l'Etat démocratique moderne, les adversaires de la loi sur les chemins de fer entendent les effacer de notre mémoire. A leurs yeux, le statut du personnel est trop progressiste et les pensions trop élevées.

Mais les hommes du rail méritent un salaire conforme à leur lourde responsabilité. Des gens qui vivent dans l'abondance ont répandu dans le peuple le bruit que les cheminots ont des revenus princiers, qu'ils sont des privilégiés. Pour faire échouer la loi, ils ne manqueront pas de spéculer sur l'envie. Mais quel avantage les employés et les ouvriers de l'économie privée, mécontents de l'adaptation insuffisante des salaires, auraient-ils à prêter l'oreille aux insinuations de cette clique et à repousser la loi le 21 janvier? Aucun! Au contraire. Tout affaiblissement de la puissance syndicale des cheminots, qu'elle soit obtenue d'une manière ou de l'autre et, dans le cas qui nous occupe, en ébranlant la situation financière des chemins de fer, aurait des répercussions pour l'ensemble des salariés. Non, seule la solidarité peut renforcer les positions des

travailleurs; l'envie ne peut que les miner. D'ailleurs, ce ne seront pas les salaires des cheminots qui seront en cause le 21 janvier prochain, mais une question purement technique: la réduction des charges écrasantes qui pèsent sur les Chemins de fer fédéraux. Cette opération a pour objet de leur permettre de mieux remplir encore des fonctions sociales dont les travailleurs sont les premiers bénéficiaires.

Il s'agit, le 21 janvier, de mettre nos chemins de fer à même de contribuer plus efficacement encore, dans le domaine qui leur incombe, à l'avènement d'une Suisse sociale.

Documentation:

Loi fédérale

sur

les Chemins de fer fédéraux

(Du 23 juin 1944.)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 26 et 85, chiffres 1 et 3 de la Constitution; vu les messages du Conseil fédéral des 24 novembre 1936 et 17 septembre 1943, *arrête:*

PREMIÈRE PARTIE.

Gestion et exploitation.

I. Dispositions générales.

Article premier.

La gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à la Confédération ou pris par elle à bail sont confiés à une administration fédérale, autonome dans les limites fixées par la législation fédérale. Cette administration porte le nom de « Chemins de fer fédéraux ».

Art. 2.

La Confédération ne peut acquérir de nouveaux chemins de fer, ou construire de nouvelles lignes, qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au referendum.

Art. 3.

[1] Les Chemins de fer fédéraux serviront les intérêts de l'économie et de la défense nationales. Ils tiendront compte des besoins de l'économie nationale dans leurs tarifs et par leurs horaires, autant que leurs ressources financières le permettront.