Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 30 (1938)
Heft: 1

Artikel: Les véhicules à moteur et l'assainissement des transports privés
Autor: Leuenberger, Hermann
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384124

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: 09.12.2025

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

Les véhicules à moteur et l'assainissement des transports privés.

Par *Hermann Leuenberger.*

I.

Lorsque les salariés occupés dans les *transports privés* sont appelés à se prononcer, sur quelle question que ce soit, c'est toujours par l'intermédiaire de la F.C.T.A. Aucune autre organisation ou fédération ne peut prétendre, comme la F.C.T.A., représenter la volonté et défendre les intérêts des chauffeurs, des camionneurs et des ouvriers du transport. Mais ceci ne veut nullement dire que 90 % des chauffeurs soient membres de la FCTA. Les chauffeurs professionnels sont malheureusement très mal organisés. En Suisse, leur nombre est de 16,000 environ, mais 6000 à peine appartiennent aux différentes organisations professionnelles:

Organisés dans la F. C. T. A.	4500
dans les autres organisations syndicales libres	700
dans les autres organisations de salariés (Fédération suisse des syndicats chrétiens-sociaux, Association suisse des ouvriers et employés évangéliques, Union syndicale suisse des ouvriers indépendants) . . .	800
	6000

Ce mauvais état d'organisation ne doit ni nous surprendre ni nous entraîner à des conclusions erronées. La situation chez les chauffeurs ne permet aucune comparaison avec le degré d'organisation des cheminots. Bien que tous ne le soient pas dans le cadre de la S.E.V., les cheminots sont en somme bien organisés et, sur bien des rapports, ils sont dans une tout autre position que les chauffeurs et les ouvriers du transport. Sans rappeler les différences qui sautent aux yeux, mentionnons toutefois un fait frappant. Les cheminots sont au service d'une grande entreprise et de quelques autres de moindre importance (nous qualifions les chemins de fer d'entreprises, pour plus de simplicité). Dans le cadre d'un plan d'ensemble, ces entreprises sont minutieusement organisées jusqu'aux moindres détails; les intérêts de ces entreprises et l'objet de leur activité témoignent, dans leurs grandes lignes, d'un beau synchronisme. Les chauffeurs, par contre, sont au service de petites et de moyennes entreprises (la plupart du temps petites) et révélant les divergences les plus grandes aussi bien en ce qui concerne le genre d'occupation que les conditions dans lesquelles elles tentent de maintenir leur exploitation.

La multiplicité et la diversité de ces entreprises, l'absence presque complète de la grande entreprise puissamment organisée

et la répartition géographique irrégulière de cette branche des transports à travers le pays rendent extrêmement difficile l'organisation des chauffeurs. Néanmoins, comme le montrent les chiffres suivants, bien que les progrès soient lents ils n'en sont pas moins continus:

Année	Nombre des autobus, autocamions, véhicules spéciaux et tracteurs affectés aux transports privés	Nombre des chauffeurs organisés dans la F. C. T. A.
1917		126
1920		448
1925		587
1930		1696
1932		3039
1934	20,991	4117
1935	21,095	4258
1936	20,582	4352

En 1935, parallèlement à un certain arrêt dans l'accroissement du parc des autocamions, nous constatons une constante amélioration du degré d'organisation des chauffeurs. Nous pouvons faire la même remarque pour 1937.

L'influence de la F.C.T.A. sur les chauffeurs dépasse largement les effectifs organisés. A l'heure actuelle, nous pouvons constater cette influence dans tous les transports privés; une grande partie des chauffeurs non organisés soutiennent les revendications de la F.C.T.A.

Si nous examinons ici la situation dans les transports privés, ce n'est pas uniquement pour défendre la manière de voir des chauffeurs organisés seulement mais celle de la grande majorité des salariés de cette branche de notre économie.

II.

Personne ne met en doute l'énorme importance économique que les véhicules à moteur ont prise au cours des années d'après-guerre. Tout au plus l'ampleur de ce développement, comparée à l'importance des entreprises publiques de transport — et avant tout des chemins de fer — est-elle mise en doute. Le rôle que les véhicules à moteur ont joué dans nos transports nationaux et celui qu'ils seront appelés à jouer à l'avenir est également contesté.

Si l'on songe qu'en Suisse le nombre total des véhicules à moteur, qui ne dépassait pas 5000 en 1910 (autos, camions et motocyclettes), qui atteignait à peine 10,000 en 1914 avait dépassé 130,000 en 1930, on est vraiment en droit de parler d'une marche triomphale du moteur. En 1936, la densité automobile atteignait les chiffres suivants dans les divers cantons:

Cantons	1 automobile pour	Cantons	1 automobile pour
Genève	17 habitants	Argovie	62 habitants
Bâle-ville	31 »	Appenzell R.-E. . .	65 »
Vaud	38 »	St-Gall	67 »
Zurich	39 »	Glaris	68 »
Neuchâtel	41 »	Fribourg	70 »
Bâle-campagne . . .	45 »	Nidwald	74 »
Tessin	46 »	Schwyz	86 »
Berne	52 »	Obwald	90 »
Schaffhouse . . .	52 »	Grisons	100 »
Thurgovie	53 »	Valais	103 »
Lucerne	56 »	Uri	103 »
Soleure	56 »	Appenzell R.-I. . .	217 »
Zoug	56 »		

Le tableau suivant, relatif au parc des véhicules à moteur de 1934 à 1936, est plus frappant encore:

Genre de véhicule	Fin septembre 1934	1935	1936	Augmentation ou diminution en 1935/36 absolue	en %
Voitures de tourisme . .	69,744	70,765	69,098	— 1667	— 2,4
Autobus	1,239	1,286	1,266	— 20	— 1,6
Voitures à carrosserie interchangeable * . . .	248	256	249	— 7	— 2,7
Autocamions ** . . .	13,067	13,014	12,705	— 309	— 2,4
Voitures de livraison *** .	5,229	5,340	5,186	— 154	— 2,9
Véhicules spéciaux . .	532	555	563	8	1,4
Tracteurs affectés au trafic professionnel . . .	676	644	613	— 31	— 4,8
Total des voit. à moteur	90,735	91,860	89,680	— 2180	— 2,4
Motocyclettes sans side-car	31,964	30,082	26,327	— 3755	— 12,5
Motocyclettes avec side-car	2,550	2,429	2,312	— 117	— 4,8
Total des motocyclettes .	34,514	32,511	28,639	— 3872	— 11,9
Total des véhic. à moteur	125,249	124,371	118,319	— 6052	— 4,9

* Utilisables comme autobus ou autocamions.
** Avec 1000 kg. et plus de charge utile.
*** Jusqu'à 999 kg. de charge utile.

En 1935, les droits de douane prélevés par la Confédération sur la benzine, les huiles, les véhicules, les pneus, etc., ont atteint 66,8 millions de francs. L'augmentation des droits sur la benzine, à la suite de l'application du programme financier II, a entraîné un accroissement considérable de ces recettes. En 1934, les impôts sur les automobiles ont rapporté 30,6 millions aux cantons. A ces recettes s'opposent toutefois les formidables dépenses effectuées pour la construction et l'entretien des routes.

Qu'il nous soit permis de mentionner encore quelques faits illustrant l'importance économique des véhicules à moteur:

Rappelons tout d'abord qu'en Suisse nous n'avons aucune fabrique d'automobiles (voitures de tourisme). Nous avons, par contre, plusieurs entreprises — dont la capacité de production

est parfois considérable — spécialisées dans la construction des autocamions et des motocyclettes, le montage des automobiles, la fabrication de certaines pièces détachées, etc. En outre, certaines entreprises suisses de carrosserie jouissent d'une certaine réputation. La statistique des entreprises de 1929 indique 124 entreprises fabricant des autocamions et des carrosseries; elles occupaient 3809 salariés. A ces entreprises s'ajoutent les fabriques et les ateliers pour la fabrication de remorques, les fonderies, les ateliers d'emboutissage, les fabriques d'installations électriques, de radiateurs, de roues, de roulements à billes, de batteries, de pneus, d'engrenages, de bougies d'allumage, de chaînes et finalement les fournisseurs de métaux de toutes sortes, de caoutchouc, de cuir, d'étoffe, de verre, etc. Cette industrie auxiliaire occupe 6000 ouvriers et employés au minimum.

Mentionnons également les ateliers de réparation; selon la dernière statistique, ils sont au nombre de 1241 et occupent 6940 ouvriers. Depuis lors, leur nombre a certainement augmenté et nous pouvons dire, sans risque d'exagération, que le nombre total des ouvriers et employés occupés directement ou indirectement dans l'industrie des véhicules à moteur est de 14,000 environ.

Selon la même statistique, le nombre des ouvriers et employés occupés dans le commerce des autos et tracteurs est de 766 répartis dans 158 entreprises; celui des accessoires pour autos occupe 176 ouvriers et employés répartis dans 54 entreprises. Le nombre des personnes occupées dans le commerce et la vente des motocyclettes est de 703. Le commerce de gros des huiles, benzines et graisses occupe 1719 personnes réparties dans 233 entreprises.

Comme nous l'avons mentionné, le nombre des chauffeurs professionnels et de leurs aides est de 16,000 à 18,000; ils sont en partie très mal rétribués.

En résumé, l'industrie automobile suisse, y compris le commerce et les industries accessoires, occupe de 36,000 à 38,000 personnes. Si nous admettons un salaire annuel moyen de 3500 francs, nous verrons que la somme totale des salaires atteint presque 120 millions de francs.

D'autre part, le capital investi dans les transports automobiles en Suisse est considérable. Comme il n'existe probablement pas de statistique officielle sur ces placements, nous admettrons les chiffres cités par le Dr Eggenberg dans son ouvrage « L'importance économique de l'automobile en Suisse ». Le capital investi dans les véhicules automobiles en 1931 a été évalué comme suit:

dans les voitures de tourisme	514,9 millions
dans les autocamions	296,7 »
dans les motocyclettes	65,1 »
Total	876,7 millions

Le nombre des véhicules à moteur ayant considérablement augmenté depuis 1931, nous pouvons admettre que le capital

investi s'est accru proportionnellement. Pour 1935, nous pouvons estimer à 995,9 millions les capitaux investis dans les véhicules à moteur. Selon une enquête faite en 1932, 350 millions en chiffre rond étaient investis dans les fabriques d'automobiles et les industries accessoires, les ateliers de carrosserie et de réparations, les garages, les tanks, etc.

Bien que ces sommes soient loin d'égaler celles qui sont investies dans les installations ferroviaires, elles n'en atteignent pas moins près de 1,5 milliards. Le fait d'estimer qu'une partie de ces placements sont irrationnels, ne change rien à cet état de choses.

III.

Les transports au moyen de véhicules à moteur se divisent en deux catégories: *les transports privés et les transports professionnels de personnes et de marchandises.* Une distinction nette entre ces deux sortes de transports est impossible en raison de l'existence de nombreuses entreprises mixtes effectuant aussi bien des transports pour leur propre compte que pour celui de tiers.

Le projet d'arrêté fédéral (art. 3 et 4), actuellement en discussion sur le transport des personnes et des choses au moyen de véhicules automobiles, donne de ces deux catégories les définitions suivantes:

Trafic professionnel.

« Celui qui effectue sur la voie publique, pour des tiers et à titre onéreux, le transport de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles et de remorques ... »

Trafic privé.

« ... transport de choses qu'une entreprise autre qu'une maison de transports effectue pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules automobiles et à l'aide de son propre personnel. »

Une excellente étude de l'Office fédéral de statistique sur les transports de marchandises définit l'importance de ces deux catégories de transports. Malheureusement, cette statistique ne donne que les transports de marchandises effectués au moyen de véhicules à moteur au delà de la zone locale de 10 km non soumise au contrôle. En d'autres mots, elle englobe 7157 entreprises d'autocamions disposant de 10,700 véhicules.

« Au cours des 6 mois (de juin à décembre 1936) sur lesquels se sont étendues nos recherches, 37,2 % en moyenne de tous les transports effectués l'ont été en trafic privé, 62,6 % en trafic professionnel et 0,2 % a été constitué par des transports en provenance de l'étranger. » D'autre part, cette statistique montre que les transports ont suivi une ligne ascendante jusqu'en octobre pour diminuer pendant les mois d'hiver. Dans les tableaux suivants, le lecteur verra que l'on insiste davantage sur les distances parcourues que sur les volumes transportés.

Prestations selon les groupes de distances au cours du deuxième semestre 1936 (en pour-cent).

Groupes de distances	Transports professionnels		Transports privés	
	tonnes	tonnes-kilomètres	tonnes	tonnes-kilomètres
10— 30 km	33,0	8,9	54,0	26,3
31— 50 »	15,6	9,0	21,0	21,0
51—100 »	27,7	30,2	19,6	33,6
101—200 »	20,7	40,4	4,8	15,9
plus de 200 »	3,0	11,5	0,6	3,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Distance moyenne effectuée par une tonne, en kilomètres.

Mois	Transports professionnels	Transports privés	Transports étrangers dès leur entrée en Suisse	Transports en tout
Juillet	66,4	39,3	41,4	48,2
Août	67,7	38,5	34,8	48,8
Septembre . . .	67,0	39,6	40,2	49,7
Octobre . . .	69,1	39,5	27,0	51,0
Novembre . . .	69,4	39,8	51,5	51,7
Décembre . . .	71,6	40,2	35,8	52,3
Moyenne	68,6	39,5	38,0	50,3

IV.

Ces quelques considérations étaient destinées à permettre au lecteur de se rendre compte aussi bien de l'importance des véhicules automobiles en soi que de celle des transports qu'ils effectuent. Nous allons tenter rapidement d'esquisser les conditions dans lesquelles les salariés de cette branche sont appelés à effectuer leur service. Afin de ne pas encourir le reproche de donner un rapport tendancieux, nous citerons la requête adressée le 30 mars 1936 au Conseil fédéral par l'Association suisse des propriétaires d'autocamions (ASPA):

« La situation a tellement empiré qu'il serait vraiment impardonnable, au point de vue économique, de ne pas prendre d'urgence les mesures d'assainissement qui s'imposent. »

« La concurrence entre les différents moyens de transport et même au sein de la branche des transports privés révèle des abus qu'il faut taxer de nuisibles au plus haut point. »

En ce qui concerne le problème rail-route, le rapport dit entre autres:

« En fin de compte (dans les milieux du commerce et de l'industrie), l'idée prédominante était qu'il fallait tout d'abord arriver à un véritable assainissement des chemins de fer fédéraux et des chemins de fer privés, avant de vouloir passer à une réglementation ou à une restriction partielle de l'industrie des transports privés. Du point de vue industriel, cette conception n'était juste que sous certaines réserves. On a oublié en l'occurrence que précisément la branche des transports routiers privés réclamait un assainissement et qu'elle désirait voir intervenir d'urgence une réglementation. »

Le développement pris par les transports automobiles privés peut être résumé comme suit: malgré la chute de la conjoncture et du tonnage du trafic (les transports ferroviaires ont reculé de 26,8 à 21,6 millions de tonnes de 1929 à 1934, soit de 19,4 %), le parc des autocamions a augmenté de 30 % au cours de la même période, passant de 13,906 en 1929 à 18,828 en 1934. Alors que le volume des marchandises transportées diminue de près de 20 %, la capacité des moyens de transport augmente de 30 %; situation paradoxale et insensée. Dans sa requête au Conseil fédéral, l'ASPA dit encore:

« Nous nous trouvons ici en présence d'un cas typique, où la théorie du libéralisme économique constituant la base de la liberté absolue de commerce et d'industrie s'est avérée, pratiquement, complètement fausse. »

Etant donné la disproportion entre les quantités à transporter et la capacité des moyens de transport, la concurrence qui s'est établie ne pouvait pas nous surprendre. Elle était inévitable. Nous n'étions plus seulement en présence d'une concurrence acharnée entre les chemins de fer et l'auto mais encore dans le cadre même de l'industrie privée des transports. A l'heure actuelle, de nombreux camionneurs et entreprises de transport sont en proie à de grandes difficultés. Dans l'intervalle, maintes d'entre elles ont disparu à la suite de faillite. Il est nécessaire que nous mentionnions quelques-uns des facteurs secondaires de cette stupide concurrence. L'un d'eux est sans contredit l'industrie suisse des autocamions elle-même qui, pour maintenir ses débouchés, s'est mise à vendre à tempérament. Pour un camion d'une valeur de 35,000 francs, elle acceptait, après un premier versement de 5000 francs, des mensualités de 500 francs. De nombreux acheteurs ont pu entrer ainsi en possession d'un camion et tenter de se faire une nouvelle existence; lorsqu'ils n'ont pas été acculés à la faillite, ils ont contribué, par la baisse des tarifs, à précipiter la branche des transports dans la situation désastreuse d'aujourd'hui. Ce sont tout spécialement ces petits entrepreneurs — parce qu'à la fin de chaque mois ils devaient faire face à une nouvelle échéance — qui ont contribué à avilir les prix. Pour eux, l'essentiel, c'était de réunir la somme nécessaire pour payer leur mensualité. Dans ces conditions, nous ne devons pas nous étonner de voir des entreprises de transport commençant à « travailler » avec un capital de 5000 francs au maximum et parfois même de 1000 francs seulement. D'autre part, les abus dans le trafic privé ont constitué un autre facteur de crise. Ce trafic a accepté dans une mesure croissante de transporter des marchandises pour des tiers et à titre onéreux. « Service », tel était le mot d'ordre, le prétexte. Mais, en réalité, il s'agissait de réaliser une utilisation plus rationnelle du matériel roulant et d'éviter dans la mesure du possible les courses haut-le-pied. Les entreprises ont accepté des transports, surtout lorsque les camions revenaient à vide après

avoir effectué une livraison pour l'entreprise elle-même, même s'ils ne couvraient que les frais de carburant. La conséquence de tout cela a été la débâcle des tarifs de transport. L'accroissement des transports en régie de la Confédération, des cantons et des communes a également contribué à mettre en difficulté d'anciennes entreprises de camionnage; finalement, l'apparition des entremetteurs a rendu plus terrible encore le chaos.

En ce qui concerne l'avilissement des tarifs dans l'industrie des transports automobiles, nous citons encore une fois la requête de l'ASPA, afin d'éviter le reproche de partialité:

« Les tarifs des CFF auxquels on a fait appel pour établir la comparaison sont les tarifs spéciaux les plus bas du schéma de taxe normale et ils peuvent être considérés comme une avance extraordinaire des chemins de fer. Il s'agit du tarif spécial III b pour wagons entiers. Nous avons connaissance de cas suivant lesquels des transports de Bâle à Genève ont été effectués ces jours au prix de fr. 1.80 par 100 kg. pour chargement complet et fr. 2.20 par 100 kg. pour colis-marchandises. Peu de semaines avant, on exigeait pour le même parcours des tarifs de fr. 3.10 et fr. 3.60 par 100 kg. de colis-marchandises. Pour le même trajet, le tarif des chemins de fer s'élève à fr. 2.51 par 100 kg. pour chargement par wagon et fr. 6.67 par 100 kg. de colis-marchandises. Le tarif des chemins de fer se trouve donc aujourd'hui déprécié trois fois! Entre Bâle et Berne, des transporteurs circulent maintenant pour le prix de 90 centimes par 100 kg. de chargement complet. D'après le tarif précité III b des chemins de fer, il faut calculer pour le transport par voie ferrée Bâle-Berne fr. 1.56 par 100 kg. pour chargement par wagon. Il y a une année, il fallait encore compter, en général, fr. 1.50 par 100 kg. pour le transport par automobile sur ce parcours. Durant cette période si courte, le tarif des transports routiers a donc été abaissé de 40%. Et il faut se rendre à l'évidence que durant cette même période, les droits de douane sur les carburants pour moteur ont été fortement relevés, soit de 40% pour la benzine et plus de 500% pour les huiles pour diesel. Nous connaissons aussi des firmes de transport qui demandent aujourd'hui pour un chargement complet entre Bâle et Lucerne 85 centimes par 100 kg. Le tarif spécial des chemins de fer le plus bas est de fr. 1.55 pour ce parcours. On nous a même annoncé dernièrement qu'on circulait entre Thoune et Bâle pour 70 à 90 centimes par 100 kg. Le tarif des chemins de fer est de fr. 1.90 pour ce parcours. Il y a en outre des firmes de transport genevoises qui effectuent des transports entre Thoune et Genève pour fr. 1.80, tandis que le tarif des chemins de fer III b comporte fr. 2.40 par 100 kg. »

Complétons ces indications de l'ASPA en rappelant qu'il s'agit des tarifs de 1936. Depuis lors, ces transports ont été effectués à des prix encore fortement inférieurs, si bien qu'il est impossible de douter que la plupart des entreprises de transport automobile n'arrivent plus à couvrir les prix de revient. Arrivés à ce point de notre exposé, nous devons attirer l'attention du législateur. Nous tenons la cause des violations constantes de la loi, avant tout des dépassements excessifs des limites de charge et des vitesses maxima, de l'exploitation indescriptible du personnel roulant et avant tout des dispositions concernant la durée du travail et du repos des conducteurs de véhicules à moteur,

dont il sera d'ailleurs encore question plus loin. D'ailleurs, l'ASPA le reconnaît elle-même dans sa requête au Conseil fédéral, bien qu'en termes atténués:

« Il est superflu de rappeler que ces pratiques ne contribuent pas précisément à rehausser d'une manière générale la morale commerciale et nous tenons à ajouter aussi, en ce qui touche le côté social de ce problème, que les salaires des chauffeurs subissent de ce fait une pression souvent peu encourageante. »

Mais les conditions dans le transport professionnel des personnes (entreprises privées) sont-elles meilleures? Au contraire. La concurrence entre ces entreprises est plus grave encore. Les entreprises de taxis qui sont obligées de respecter les tarifs souffrent durement de la concurrence des entrepreneurs dissidents. C'est sans contredit dans les transports par autocars que les conditions sont les plus graves. Donnons quelques exemples: Alors qu'un billet de IIIe classe Bâle-Zurich et retour coûte fr. 12.70, y compris le supplément pour train direct, un car Pullman fait le même trajet pour fr. 4.— (fr. 3.— à l'heure actuelle); alors que le trajet Bâle-Berne et retour coûte fr. 14.85 en chemin de fer, un car Pullman l'effectue pour fr. 5.—. Et ce ne sont pas des exceptions. Il suffit d'ouvrir un journal bâlois pour trouver de nombreuses annonces offrant des voyages à ce prix. Avec l'hiver revenu, les autocars transportent de nouveau les skieurs à des prix dérisoires. Afin d'illustrer les différences de prix entre les diverses entreprises, rappelons qu'au cours des hivers 1935/36 et 1936/37 le voyage en auto était meilleur marché de Bâle à Engelberg que de Zurich à Engelberg.

Si le législateur n'intervient pas, ces avilissements de tarif continueront. Tous les efforts tentés par les entreprises de transport afin de mettre sur pied des tarifs liant les parties ont échoué. Toujours une nouvelle entreprise est apparue, faisant recommencer la lutte. Lorsqu'un entrepreneur est près de la faillite, il cherche un associé et, dans la règle, il le trouve; parfois aussi il opère un prélèvement sur les dépôts et les cautions du personnel.

Un fait illustrera la solidité de certaines entreprises d'autocars. A peine le voyage est-il commencé que le chauffeur arrête le car à la première station de pompage pour faire le plein d'essence; c'est dire qu'avant le départ l'entreprise n'avait pas assez d'argent pour acheter le carburant nécessaire. Il va sans dire qu'on ne peut guère attendre de ces entreprises qu'elles entretiennent soigneusement leur matériel et qu'elles le soumettent aux revisions nécessaires; dans ces circonstances, les risques encourus par les passagers ne laissent pas d'être considérables.

Dans ces conditions, on ne peut donc pas parler d'une concurrence route-rail proprement dite; il s'agit plutôt d'une lutte acharnée entre les entreprises de transports automobiles elles-mêmes. Que les chemins de fer aient à souffrir de l'avilissement des prix, c'est évident.

V.

La loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules à moteur et des cycles prescrit, à l'article 17, que les conducteurs de véhicules à moteur ne doivent pas, à la suite de fatigue, mettre en danger la circulation et qu'un arrêté fédéral doit leur assurer un repos de durée convenable; en outre doivent être émises des dispositions déterminant le temps de présence et de travail des chauffeurs des entreprises assurant le transport professionnel des personnes et de ceux qui s'occupent d'une manière permanente ou du moins principalement du transport des marchandises. Le 4 décembre 1933 a été promulguée l'ordonnance d'exécution relative à l'article 17 de la loi sur la circulation des véhicules à moteur et des cycles et comportant des prescriptions strictes sur la durée du travail et du repos, le temps de présence et l'interdiction de circuler de nuit; aujourd'hui, un petit nombre seulement des employeurs et des salariés observent encore les dispositions légales; ajoutons aussi que la plupart des cantons se soucient fort peu de faire appliquer les dispositions de cette ordonnance. Il est vrai que toute une série de cantons ont édicté leurs propres ordonnances d'exécution et que l'on trouve parfois un organe officiel qui s'en tient aux dispositions de la loi. Toutefois, d'une manière générale, les autorités préfèrent se débarrasser de cette tâche désagréable. Ont-elles des remords de conscience, ce qui arrive, elles opèrent rapidement quelques contrôles et les premiers délinquants venus sont punis sans autre forme de procès. On se soucie peu du fait que les victimes de ces contrôles fortuits soient à peu d'exceptions près des chauffeurs qui, précisément parce qu'ils se trouvent dans une dépendance économique à l'égard de leur patron, ont commis une infraction aux prescriptions légales sur l'ordre exprès de l'employeur ou tout au moins dans son intérêt. La F.C.T.A. n'a pas connaissance que des poursuites aient été entreprises contre le ou les coupables véritables dont les violations des prescriptions relatives à la durée du travail et du repos ont été cause d'accident. Les efforts de la F.C.T.A., afin de modifier cet état de choses dans l'intérêt même des chauffeurs, sont demeurés sans succès dans la plupart des cas. Le 18 octobre 1937, notre fédération a adressé une nouvelle requête à l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail. Le passage que nous reproduisons ci-dessous montre nettement où en est l'application des dispositions relatives à la durée du travail et du repos:

« Ainsi que nous le disons plus haut, de tous les cas que nous connaissons, il y en a très peu où l'employeur et le chauffeur ont été punis conjointement Nous nous permettons, à l'aide d'un cas particulièrement typique, mais non pas unique, de vous faire entendre ce contre quoi s'élève notre critique:

Le Département de justice et police d'Uster a condamné un chauffeur à 30 francs d'amende parce que, du 27 mai au 1er juillet 1937, il avait fréquemment dépassé le temps de travail prescrit pour les conducteurs professionnels

de véhicules à moteur et n'avait pas observé le temps de repos. Le chauffeur reconnaît ses torts, mais déclare qu'il n'a aucune possibilité de refuser de faire le travail que lui donne son patron s'il ne veut pas risquer son emploi. Le Département de justice et police d'Uster a répondu comme suit à une communication du chauffeur au sujet de sa dépendance économique:

> « Inclus, nous vous remettons la contravention que vous nous avez retournée. Nous ne pouvons pas l'annuler. Le montant en est d'ailleurs minime eu égard aux infractions réitérées et graves. Essayez d'obtenir une contribution de la part de votre patron, le camionneur Rohrbach. »

Ce département, comme d'ailleurs d'autres services compétents dans des cas semblables, ne s'est pas compliqué la tâche. Le patron du chauffeur n'a pas été entendu, bien qu'il ait dû avoir connaissance que son chauffeur avait enfreint les prescriptions légales en étant à son service. L'employeur, on le sait, est tenu de prendre connaissance du carnet de contrôle au moins tous les quatorze jours et de signer les inscriptions qui y sont faites.

Ne serait-il pas juste de punir tous les employeurs qui engagent leurs chauffeurs à enfreindre la loi et qui confirment même expressément ces infractions par leur signature, etc.? Les services chargés de poursuivre pénalement ces infractions ne devraient-ils pas être tenus, dans tous ces cas, de prononcer également la punition de l'employeur?

Nous savons parfaitement que nous soulevons là une question à laquelle il semble au premier abord facile de répondre, mais dont la solution est en réalité très compliquée.

L'employeur peut esquiver le danger qui le menace de deux façons:

1. En ne signant pas les inscriptions faites dans le carnet de contrôle.
2. En engageant les chauffeurs (et cela se fait dans un grand nombre de cas) à ne pas inscrire les heures de travail faites en réalité, mais uniquement les heures admises par la loi.

Les organes de la police semblent être d'avis que cette dernière solution est parfaitement dans l'ordre. On nous a dit tout récemment qu'un maréchal des logis avait déclaré à un chauffeur, qui attirait son attention là-dessus, qu'il ne devait pas inscrire sur son carnet davantage d'heures de travail que la loi ne le permet, qu'ainsi il n'aurait des ennuis ni avec la police, ni avec son patron.

Nous vous assurons que nous ne renonçons à vous nommer le sous-officier de police en question que parce que nous voulons éviter au chauffeur, qui a reçu ce conseil, des conséquences éventuellement désagréables.

Sur la base de ces faits, on ne peut qu'arriver à la conviction que la pratique en usage actuellement concernant le contrôle est sans effet et insuffisante et qu'en plus elle frappe injustement et uniquement les chauffeurs, tandis que les principaux coupables s'en tirent indemnes dans la plupart des cas.

Nous devons donc vous demander de créer des bases telles qu'un contrôle meilleur et plus juste soit possible. Il serait tout d'abord important d'examiner si, dans l'application des dispositions pénales en général, on ne devrait pas prévoir que l'employeur doit être puni en première ligne, même s'il peut être prouvé que les chauffeurs ont fait de fausses inscriptions dans le carnet de contrôle. Les chauffeurs ne se laissent aller à de telles inscriptions que par ordre de l'employeur ou par crainte de perdre leur place si l'employeur avait des ennuis. »

Actuellement, à St-Gall, un cas particulièrement grave fait l'objet d'une enquête. Du 2 au 9 octobre, un chauffeur a été obligé de faire quatre fois le trajet St-Gall-Méran et retour par l'Arlberg et le Brenner. Il a dû également circuler le dimanche. Sur l'ordre de son patron, il a été contraint de falsifier son carnet de contrôle et de mentionner de 9 à 10 heures de route seulement pour le trajet d'aller et retour. Qui donc veut tenter d'effectuer le trajet St-Gall-Méran en 10 heures (temps de chargement compris)? La même entreprise a réduit à 2½ heures le temps de repos prescrit de 9 heures au minimum. A la suite de cette mesure, l'employeur a été puni d'une amende de 100 francs. Mais une peine aussi ridicule ne doit-elle pas précisément l'encourager à recommencer? Nous avons déjà dit que ces violations des dispositions légales n'étaient pas autre chose que des conséquences de la concurrence acharnée que se livrent les entreprises; s'il devait être impossible d'y remédier, elle finirait par aggraver encore la situation actuelle. Il est donc naturel que les chauffeurs professionnels, et avec eux tous les ouvriers du transport, désirent une prompte solution du problème des transports.

VI.

Le 18 juin 1937, le Conseil fédéral a soumis à l'Assemblée fédérale un message accompagné d'un projet d'arrêté fédéral concernant le transport sur la voie publique de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles. Le message et le projet de loi ont été chaudement discutés dans la presse du pays, dans la presse ouvrière aussi, et ils ont été qualifiés d'« impossibles ». A l'heure actuelle, une commission du Conseil des Etats examine ce projet; les représentants des travailleurs aux Chambres fédérales seront appelés prochainement à se prononcer pour ou contre le projet.

Les chauffeurs et les salariés des entreprises privées de transport se sont déjà prononcés; ils saluent le principe de ce projet — non pas parce qu'il s'agit d'une tentative de résoudre l'ensemble du problème des transports dans notre pays, mais parce qu'il assure une protection de la profession. Une telle protection peut — et doit — soumettre à une réglementation les facteurs qui, comme nous l'avons montré au début de notre exposé, sont responsables de la situation critique de l'industrie privée des transports. Cet arrêté fédéral peut être considéré comme un essai de réglementation légale et définitive du problème des transports, essai qui donnerait la possibilité de rassembler les expériences qui manquent encore. Les chauffeurs et les ouvriers du transport seraient en mesure d'admettre presque sans condition cet arrêté fédéral s'il n'était pas défiguré par deux erreurs manifestes: la clause d'urgence et le fait de renoncer à préciser que les salaires et les conditions de travail de la profession qui doit être soumise à la loi, doivent, eux aussi, être réglés.

Les salariés des transports automobiles relevant de l'économie privée estiment que toute tentative d'assainir la profession, de quelque manière que ce soit, est vouée à l'échec si l'on ne procède pas en même temps à une réglementation des conditions de travail et de salaires accusant de si larges divergences. Entre les diverses entreprises, nous constatons des différences criantes non seulement en ce qui concerne les salaires, qui varient parfois de 50 francs par semaine d'une maison à l'autre, mais encore en ce qui concerne les conditions de travail. Et puisque l'arrêté fédéral actuellement soumis à la discussion envisage une nouvelle réglementation des tarifs, il est nécessaire de déterminer quels salaires, quelles prestations sociales doivent être pris en considération pour établir la tarification. Nous ne voyons pas comment, en l'absence de normes généralement admises ou d'autres données, il serait possible de procéder à une réglementation des tarifs sans tenir compte des dépenses d'exploitation constituées par la main-d'œuvre. Encore une fois, nous devons répéter avec toute la netteté désirable qu'il n'existe pour le moment aucune norme, quelle qu'elle soit, parce que dans aucune branche plus que dans celle des transports automobiles les conditions de salaire et de travail ne sont plus diverses. C'est ce qu'on ne semble pas comprendre partout. Là où on l'a compris, on ne veut pas — pour des raisons politiques ou d'opportunité — prendre en considération ce facteur important du prix de revient. Une telle attitude — si elle devait être maintenue — aurait pour conséquence de fixer les conditions sociales du personnel au niveau incroyablement bas où elles sont actuellement, de faire de l'insécurité actuelle du trafic un état permanent et de laisser la concurrence se poursuivre aux frais des chauffeurs. Cela signifierait aussi que les entreprises qui jusqu'à aujourd'hui accordent à leur personnel des conditions de travail et de salaires encore acceptables seraient acculées à la faillite ou mises dans l'obligation de poursuivre la lutte en réduisant leurs salariés à un niveau social incommensurablement bas. Il s'agit avant tout d'entreprises de Bâle, Berne et Zurich qui ont conclu un contrat collectif avec la F.C.T.A. ainsi que de quelques autres entreprises disséminées dans le pays et qui ont également réglé contractuellement les conditions de travail et de salaires de leur personnel roulant.

L'ASPA partage également cette manière de voir. Elle a d'ailleurs fait savoir au Conseil fédéral qu'une nouvelle réglementation tarifaire, afin d'éviter un abus des normes nouvelles, devait aller de pair avec une réglementation des salaires des chauffeurs.

Les chauffeurs professionnels, non pas seulement ceux qui sont organisés dans la F.C.T.A. mais encore ceux qui appartiennent aux autres organisations de salariés, ont fixé leur manière de voir dans une résolution acceptée par plusieurs assemblées régionales auxquelles ont assisté parfois plusieurs centaines de chauffeurs:

« Les chauffeurs professionnels ne peuvent se représenter une réglementation légale contre la concurrence dans le transport privé sans une réglementation des conditions de travail et de salaire. Ils sont d'avis que si l'on refuse d'accepter les propositions de la F. C. T. A. cette concurrence effrénée sera encouragée et les chauffeurs auront à en supporter les conséquences. Le projet d'arrêté fédéral ne devra donc être appuyé que lorsque la garantie d'une réglementation des conditions de travail et de salaires sera donnée. »

Des propositions ad hoc ont été soumises aussi bien au Conseil fédéral qu'aux membres des commissions parlementaires. Si ces propositions sont acceptées, la F.C.T.A. est d'avis que l'arrêté fédéral doit être ratifié. La fédération pense que même les cheminots ne diront pas « Non » et ne voudront pas prendre la responsabilité, à cause de telle ou telle insuffisance de la loi, d'empêcher la réglementation des conditions de travail et de salaire de 5000 à 6000 travailleurs de l'industrie privée.

Si le Conseil fédéral et le Parlement voulaient tenir compte, sous une forme acceptable, des propositions relatives à la réglementation des conditions de travail et de salaire, propositions qui servent avant tout l'objet même de la loi, la deuxième erreur contenue dans la loi fédérale, la clause d'urgence, serait compensée, tout au moins en partie. Si, en acceptant une disposition rendant obligatoire la réglementation par contrat collectif des conditions de travail et de salaire, on rendait possible aux parlementaires ouvriers la ratification de l'arrêté fédéral, on réaliserait en même temps cette majorité qualifiée des deux tiers correspondant à l'initiative lancée par le Mouvement des lignes directrices. A ce point de vue également les chauffeurs ont eu une attitude courageuse en votant la résolution suivante au cours de leurs diverses assemblées:

« La conférence régionale considère que l'initiative des Lignes directrices contre l'abus de la clause d'urgence ne constitue pas une attaque contre le projet d'arrêté fédéral sur le transport routier des personnes et marchandises. Elle approuve l'initiative des Lignes directrices en reconnaissant qu'elle ne veut pas supprimer radicalement la clause d'urgence, mais qu'elle entend limiter la possibilité de gouverner notre pays uniquement au moyen de cette clause d'urgence. Les arrêtés fédéraux de portée générale devront être élaborés de façon à recueillir l'approbation de deux tiers dans le vote parlementaire. Précisément dans l'arrêté fédéral sur le transport de personnes et marchandises par véhicules à moteur, le Conseil fédéral a la possibilité d'élaborer le projet de façon qu'il soit approuvé par les deux tiers des représentants du peuple. Si l'on ne favorise pas seulement des intérêts unilatéraux, mais si l'on tient compte également des revendications de la classe ouvrière, le projet fédéral sera sans aucun doute appuyé par les deux tiers du Parlement. »