**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
**Herausgeber:** Union syndicale suisse
**Band:** 7 (1915)
**Heft:** 3

**Artikel:** Les cheminots et l'assurance-maladie et accidents
**Autor:** Lattmann / Noetzli, Albert / Duby
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-383075

**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:** 21.07.2025

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

paysan et le fermier payeront simplement la différence sur les intérêts et sur ce qu'ils doivent acheter eux-mêmes. Les subventions de l'Etat et les tarifs douaniers plus élevés resteront exclusivement un avantage pour les riches paysans et pour les capitalistes fournisseurs des petits paysans.

*La belle patrie avec ses belles montagnes, les jolies vallées et les vertes campagnes, restera peuplée de malheureux petits paysans, comme nos villes et centres industriels resteront peuplés en majeure partie de pauvres ouvriers,* **aussi longtemps que le capitalisme et l'Etat bourgeois resteront les maîtres de la société humaine.**

*(A suivre).*

## Les cheminots et l'assurance-maladie et accidents

On nous prie de publier le rapport suivant:

Les débats qui ont eu lieu aux Chambres fédérales à l'occasion de la discussion du projet de loi complémentaire concernant l'assurance-maladie et accidents, ont roulé sur la position des cheminots, de ceux des Chemins de fer fédéraux en particulier, vis-à-vis de la dite assurance, à un point qui a provoqué un légitime étonnement. — Au Conseil des Etats d'abord, puis au Conseil national, Messieurs Böhi (Thurgovie) et Secretan (Vaud) se sont tellement emportés au sujet d'une «promesse Comtesse», que les non initiés auraient pu être tentés de croire qu'il s'était passé des choses impossible à soutenir au grand jour. Il est vrai que MM. les accusateurs ont reçu leur réponse déjà aux Chambres, de même qu'à la séance du Conseil d'administration de l'assurance-accidents, et que leurs affirmations ont été ramenées à ce qu'elles sont en réalité: une méconnaissance totale des circonstances et une reproduction fort incomplète des démarches auxquelles le personnel des entreprises de transport a dû se livrer afin de sauvegarder sa situation.

La direction du Cartel se réserve de soumettre plus spécialement au personnel des chemins de fer un exposé circonstancié de la question. La présente explication est destinée au public en général:

1° Le personnel des chemins de fer était soumis jusqu'à présent à une responsabilité spéciale, différente de la responsabilité ordinaire en tant qu'il s'agissait d'accidents survenus dans l'exploitation et dans les travaux accessoires impliquant des dangers inhérents à celle-ci et aussi dans la construction des chemins de fer. C'était la responsabilité civile illimitée, qui couvrait sans autre les accidents graves également. Il se trouvait aussi soumis à un autre système, en tant, du moins, qu'il s'agit du personnel des Chemins de fer fédéraux, lequel, grâce a sa propre assurance (règlements numéros 29 et 30), était en grande partie au bénéfice d'une situation plus favorable que celle garantie par la responsabilité civile comme telle. Ce que l'on a invoqué comme avantage de l'assurance accidents pour les ouvriers de l'industrie: de meilleures indemnités en cas d'accidents graves, n'en était donc un pour les cheminots que dans des cas excessivement rares.

2° C'est pourquoi, au cours des discussions préliminaires sur la loi, la direction des Associations des chemins de fer a rendu par deux fois (11 octobre 1907 et 5 décembre 1908) les Chambres fédérales attentives à cet amoindrissement de la position du personnel des chemins de fer et a demandé qu'il y soit remédié et, à ce propos, on a soulevé la question du maintien de la responsabilité civile en matière de chemins de fer, puisque celle-ci subsiste avec tous ses avantages pour les voyageurs et, partant, pour les cheminots en tant que voyageurs.

3° On sait que, dans son art. 60, qui a dejà donné lieu à une revision, la loi n'a pas tenu compte de cette demande et, ainsi, les cheminots ont dû se contenter, bon gré mal gré, de la perspective d'être soumis à une assurance qui constituait non pas une amélioration de leur position sociale, mais un amoindrissement sensible.

4° Dès lors, n'était-il pas indiqué de s'enquérir auprès des administrations respectives afin de savoir comment serait régularisée la situation du personnel, celle-ci n'ayant pas toujours dépendu d'une loi, mais, dans un certain nombre de cas, de règlements de service (règlements 29 et 30), du moins pour ce qui est des Chemins de fer fédéraux?

Cette façon de procéder n'avait rien d'incompréhensible et n'était point nouvelle; rappelons seulement, à ce propos, l'attitude du personnel du G. B., que personne ne s'est avisé de blâmer.

5° Les informations auprès des C.F.F. prirent leur cours habituel et régulier: On fit d'abord une interpellation au Conseil d'administration; son résultat n'ayant pas eu le don de rassurer le personnel, une audience fut démandée à la Direction générale, qui eut lieu le 23 décembre 1911. Si elle n'a pas eu le résultat désiré, c'est pour des motifs d'ordre personnel, que nous ne relèverons pas à cette place, parce qu'il s'agit de personnes décédées dans l'intervalle.

En fin de compte, le personnel s'adressa au Département des chemins de fer, comme il l'a déjà fait dans mainte et mainte autre question. Là, on lui répondit — ce qui coule d'ailleurs de

source — que la position faite jusqu'à présent au personnel des Chemins de fer fédéraux — des C.F.F. bien entendu, mais non des autres voies ferrées — ne subirait aucun amoindrissement. Les cheminots C.F.F. ne pouvaient ni ne voulaient pourtant permettre que l'œuvre des assurances frustrât leurs accidentés chaque année de sommes énormes. Telle est la « promesse Comtesse », dont on a fini par faire un crime d'Etat.

6° La direction du Cartel, dans un appel au personnel, a informé celui-ci publiquement de cette promesse: elle devait le faire parce que les adversaires de la loi s'étaient emparés justement de ce point et s'étaient adressés plus spécialement aux cheminots en agitant devant leurs yeux le préjudice énorme qui résulterait pour eux de l'acceptation de la loi des assurances.

Elle le devait parce qu'elle n'avait nullement le désir de mettre les cheminots en opposition avec le reste de la classe ouvrière, situation qui n'eût été avantageuse ni à l'une ni à l'autre des parties. Elle le devait, parce qu'elle ne voulait pas assumer la responsabilité de faire tomber une œuvre qui avait déjà échoué en 1900.

7° Nous en appelons donc à tous les citoyens réfléchis et non prévenus et leur demandons s'ils voient dans cette manière de procéder quoi que ce soit qui ne fût pas en harmonie avec ce que tout autre groupement d'intérêts aurait fait et dû faire en telle occurrence.

Nous sommes convaincus que ceux qui ne répondent pas sans hésiter à cette question par l'affirmative, ou bien ne connaissent pas les circonstances et facteurs qui entrent ici en ligne de compte et n'ont par conséquent aucune idée de la gravité des différences en jeu pour les cheminots, ou bien ne jugent pas la situation d'une manière objective.

Il était toujours de règle de ne pas amoindrir des droits légitimes et nul ne niera qu'une réforme sociale diminuant sans raison aucune la position modeste d'une grande catégorie du personnel n'en eût pas été une.

Berne, Zurich, Lucerne, juillet 1915.

La direction du Cartel:

Le président, *Lattmann.* — Le secrétaire, *Albert Nœtzli.*

Pour la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport:

*Duby.*

Pour la Société suisse des agents des trains:

Le président, *Lattmann.* — Le secrétaire intérimaire, *A. Nœtzli.*

Pour l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport:

Le président central, *Albisser.* — Le secrétaire général, *Otto Weber.*

# Divers.

## La main-d'œuvre étrangère en France.

Il n'est pas douteux que l'agression germanique à rendu suspect aux Français tout ce qui de près ou de loin évoquait à leurs yeux le souvenir de l'Austro-Allemagne, et il est incontestable aussi que par un réflexe très humain la suspicion s'est étendue à tout ce qui était étranger. De là est venue, au début de la guerre, une certaine méfiance de l'esprit public en France à l'égard, par exemple, de la Suisse allemande. N'avons-nous pas lu, à un certain moment dans la presse helvétique elle-même, provenant de source apparemment officieuse, des conseils qui recommandaient aux Suisses d'origine et de nom germanique, de ne point chercher momentanément de l'occupation en France.

Depuis, l'état des esprits s'est heureusement modifié en France comme en Suisse allemande du reste. Il est tel aujourd'hui qu'à mon humble avis les Suisses de toute la Suisse, de toute langue et de tout nom, peuvent s'aventurer dans ce pays dans l'espoir d'être fort bien reçus. Je voudrais leur dire comment ils risqueront d'y être reçus.

La question de la main-d'œuvre étrangère est au premier rang des préoccupations des hommes d'affaires et des politiciens de ce pays. Question brûlante et considérable dont l'importance ne fera que grandir après la guerre lorsque s'imposera la nécessité de reconstituer l'outillage national, de réparer les ruines accumulées par l'ennemi, de mettre le pays à même de reprendre dans le mouvement économique la place qui lui est due.

Comment combler les vides causés dans la population active sinon en faisant appel à la collaboration des travailleurs étrangers? La question est donc de savoir comment les intérêts du travail national seront sauvegardés avec la collaboration de la main-d'œuvre étrangère.

Peut-être ne sait-on pas, en Suisse, quelle était, à la veille de la guerre, l'importance de la population étrangère en France. Elle atteignait, en 1906, le chiffre de 1,046,905 personnes. Elle atteint, d'après les indications provisoires du recensement de 1911, le chiffre de 1,132,696 personnes au regard de 38,469,562 Français.

Sur ces 1,132,696 personnes, 617,126 étaient connues comme exerçant une profession, parmi lesquelles 45,442 Suisses se répartissant de la façon suivante par professions:

Industrie: 18,322; Commerce: 11,890.
Pêche, forêts, agriculteurs: 6,899.
Service domestique: 6,319.
Professions libérales: 2,012.

Quand j'aurai indiqué que l'Allemagne ne comptait guère que 10,000 citoyens de plus que la Suisse exerçant une profession déclarée en France, j'aurai souligné du même coup l'importance du problème de la main-d'œuvre au regard de la république helvétique.

Et d'abord, pourquoi les Français, leur gouvernement et leurs représentants, entendent-ils modifier la situation d'avant-guerre?

C'est d'abord, disent-ils, parce qu'il a été demontré qu'une grande partie des immigrés austro-allemands s'étaient constitués en fourriers d'avant-guerre et avaient préparé la marche de l'envahisseur.

C'est ensuite parce que, en général, les immigrés n'offrent pas toute garantie au point de vue de la moralité et que parmi ces « indésirables » se recrute une bonne partie de la clientèle des tribunaux.

C'est surtout parce que la concurrence de la main-d'œuvre étrangère crée parfois aux travailleurs français