

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 23 (1931)  
**Heft:** 2

**Artikel:** La révision des statuts de la S.E.V.  
**Autor:** Bratschi, R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-383803>

### **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:** 08.02.2025

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

# Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

23<sup>me</sup> année

FÉVRIER 1931

N° 2

## La revision des statuts de la S. E. V.

Par *R. Bratschi.*

### I.

Durant la première décennie de son existence, la Fédération suisse des cheminots a déployé une grande activité pour mener à bien les grandes tâches syndicales qu'elle avait à remplir. Il ne s'agissait pas moins que de reviser complètement les conditions de travail de ses membres, dont la plus grande partie est occupée dans des entreprises publiques appartenant totalement ou partiellement à l'Etat.

La durée du travail, le repos hebdomadaire et la question des vacances du personnel de l'exploitation des chemins de fer ont été réglementés par la loi fédérale de 1920. Cette loi déclencha les premiers assauts de la réaction grandissante d'après-guerre. Elle lança le referendum, mais essuya un échec lors du vote populaire d'octobre 1920. L'application de la loi mit la fédération à forte contribution, du fait qu'après sa mise en vigueur d'aucuns ne se firent pas faute d'altérer par tous les moyens les principes qui sont à la base de la loi, et même de tenter de supprimer cette dernière.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1928 entra en vigueur la nouvelle loi sur le statut des fonctionnaires, laquelle régle toutes les questions juridiques et financières entre la Confédération et son personnel. Cette loi, avec ses nombreuses prescriptions d'exécution dont une partie est appliquée et l'autre partie encore en élaboration, représente une œuvre législative de grande envergure, par laquelle fut créé pour la première fois un droit des fonctionnaires uniforme pour toute la Suisse. Bien que le contenu de la loi donne matière à critique sur différents points, l'ensemble ne représente pas moins un important progrès. En corrélation avec cette loi, il existe encore certaines clauses de la nouvelle loi sur la juridiction administrative et disciplinaire. La protection légale du personnel contre les empiètements de l'administration est développée d'une manière très appréciable par cette loi.

Durant les dix dernières années, la caisse de pension des

Chemins de fer fédéraux a subi deux revisions très importantes: la première en 1921, pour étendre le champ d'application de cette institution philanthropique, et la seconde en 1928 pour consolider les bases financières de la caisse.

La S. E. V. a pris une part très active au remaniement de ces lois et prescriptions qui exercent la plus grande influence sur les conditions d'existence de ses membres. En ce qui concerne les cheminots, aucune autre instance que la S. E. V. n'a pris en main, dans une telle mesure, la sauvegarde des intérêts de ses membres. Les organisations dissidentes qui comprennent à peine le 5 % du personnel, ont cessé depuis longtemps déjà de s'occuper sérieusement des intérêts de leurs membres. Ces organisations végètent misérablement et se contentent de communiquer à leurs membres les résultats obtenus, poussant leur immodestie jusqu'à s'attribuer, en partie tout au moins, le mérite des succès remportés par la S. E. V. Au surplus, elles critiquent platement la S. E. V., sans que cette dernière, il est vrai, s'en soucie beaucoup.

A part les tâches qui s'imposaient pour le personnel des Chemins de fer fédéraux, il fallut également s'occuper des membres employés dans les compagnies privées. En plus du 90 % du personnel des C. F. F., la S. E. V. groupe, en effet, un pour-cent presque aussi élevé d'employés des chemins de fer privés suisses. Des centaines d'échelles de traitement et de statuts des caisses de pensions témoignent de l'activité syndicale déployée en faveur de ces membres durant ces dix dernières années. Il fallut aussi, dans certaines compagnies, lutter pour faire reconnaître l'organisation. Le nombre des entreprises de transport aux conceptions encore si étroites diminue fort heureusement peu à peu. En ce qui concerne les chemins de fer privés, il est encore une seule entreprise dont la sottise et l'étroitesse d'idées soient caractéristiques. Il s'agit de la direction de deux chemins de fer régionaux (Wynentalbahn et Aarau-Schöftland). Par contre, la S. E. V. n'a pu se faire reconnaître par la Compagnie suisse des wagons-restaurants qu'en recourant à une grève.

Quant à la consolidation intérieure de l'organisation, elle se manifeste sous forme d'une bonne presse corporative, soit par la publication des 3 organes: *Der Eisenbahner*, *Le Cheminot* et *Il Ferroviere* qui paraissent une fois par semaine, par leur *Bulletin technique*, puis par l'alimentation d'un fonds de lutte dont la fortune dépasse le million, par la création d'une caisse de prêts et de secours en faveur des membres tombés dans la gêne, ainsi que par le développement d'un office syndical qui a son siège dans un immeuble appartenant à la fédération. Il y a lieu de faire ressortir tout particulièrement que les stations de vacances des cheminots ont pris un très grand essor; la S. E. V. administre deux de ces homes depuis de longues années, et tout dernièrement elle a fait l'acquisition d'un troisième home dans la région du Lac Léman. Il a été ouvert au début de 1931.

## II.

La S. E. V. peut être fière du résultat de son activité syndicale durant 10 ans. Mais, peu à peu on s'est rendu compte que ce fier édifice ne repose pas sur une base assez ferme. Cette base, ce sont les statuts élaborés en 1921.

Tous les autres syndicats reposent sur le principe du sociétariat individuel; il en est autrement pour la S. E. V. D'après ses statuts, elle est encore une sorte d'organisation fédérative, formée de 10 sous-fédérations. Tandis qu'avec les années la défense des intérêts des membres a presque totalement été réussie à la S. E. V., alors qu'elle a repris presque toutes les institutions et qu'elle en a pris la responsabilité, les bases juridiques concernant les rapports entre la fédération et les membres sont encore en grande partie contenues dans les statuts des sous-fédérations. Cet état de choses peut paraître vieux jeu aux profanes. Il a néanmoins ses raisons qu'il faut chercher dans l'histoire de la fondation de la S. E. V. Les 10 sous-fédérations se sont réunies en 1919 dans l'intention de défendre collectivement les intérêts de leurs membres à l'avenir. C'est sans cette intention qu'elles créèrent la fédération unifiée. L'unité, tel était alors le seul but poursuivi. On lui sacrifia volontiers quelques imperfections et l'on renonça, pour cette raison, à l'élaboration immédiate de statuts appropriés à la nouvelle situation; on se contenta de l'à peu près que représentent les statuts actuels de la S. E. V. Nul ne supposait que cet état de choses subsisterait; chacun savait qu'une réforme totale devrait se produire dès que la S. E. V. aurait prouvé son droit à l'existence dans la lutte syndicale.

On considéra cette condition pour remplie lorsque la S. E. V. eut résolu avec succès les grandes tâches d'après-guerre. Le congrès qui eut lieu en 1928 accepta à l'unanimité la motion suivante:

« Les instances de la fédération sont chargées de présenter à l'un des prochains congrès, un rapport et des propositions sur la réorganisation de la fédération dans le sens de l'unification des droits et des devoirs des membres et de la simplification de l'organisme fédératif (revision des statuts). »

Faisant suite à cette décision, la direction de la fédération a élaboré un projet de nouveaux statuts qu'elle a soumis aux membres dans le courant de 1930.

Ce projet prévoit une très grande unification et simplification. Le nouveau statut réglera les rapports de droit entre les membres et les sections, les sous-fédérations et la S. E. V., remplaçant les nombreux statuts encore en vigueur dans la S. E. V. (statuts de la S. E. V., statuts des sous-fédérations, statuts des sections).

La fédération demeure ce qu'elle a été jusqu'à présent, soit une association au sens de l'article 60 et suivants du Code civil suisse, avec siège à Berne.

En accord avec les statuts de 1927 de l'Union syndicale suisse,

la fédération inscrit également à son programme l'encouragement et le développement de l'économie collective.

Les statuts de 1921 étaient conçus sous la forme négative suivante, en ce qui concerne l'attitude de la fédération à l'égard des questions religieuses et politiques: « La fédération ne se place pas sur le terrain d'un parti politique ou religieux. » Le projet prévoit la forme positive et claire que voici: « La S. E. V. est neutre au point de vue confessionnel et indépendante en matière politique. » Cette conception est basée sur la manière dont elle s'est comportée jusqu'à présent. La S. E. V. ne déclare pas d'emblée qu'elle ne s'occupera pas de questions qui se débatteront sur le terrain politique. Au contraire, elle a nettement l'intention d'y participer dès que positivement ou négativement les intérêts de la fédération et des membres seront en jeu. La loi sur la durée du travail et la loi sur les fonctionnaires sont des exemples classiques prouvant que les questions syndicales de la S. E. V. peuvent donner lieu à de graves litiges dans la politique nationale générale. En outre, et comme par le passé, la S. E. V. pourra continuer à s'inspirer de l'attitude de l'Union syndicale, en tant que centrale syndicale nationale, dont elle est membre.

La modification la plus importante prévue par les nouveaux statuts a trait à la structure de la fédération. Pour remplacer l'organisation fédérative désuète et incompatible avec les conditions actuelles, la structure de la fédération doit reposer sur la base du sociétariat individuel. Les questions d'admission, de sortie, d'exclusion seront réglementées de façon uniforme pour toute la fédération. De ce fait, la S. E. V. se placera sur le même pied que les autres fédérations centrales affiliées à l'Union syndicale.

Quant à la conformation intérieure de la fédération, on continuera à tenir compte, du fait que la S. E. V. englobe tout le personnel des chemins de fer suisses. Les questions d'ordre professionnel sont si différentes d'une catégorie à l'autre que l'on ne pouvait pas ne pas leur donner la possibilité de traiter elles-mêmes certaines affaires spéciales. Pour autant que la nécessité en soit indiscutable, les sous-fédérations sont maintenues à cet effet. Les rapports juridiques entre les sous-fédérations et la fédération centrale, par contre, ne seront plus les mêmes qu'auparavant. Tandis que jusqu'à ce jour la fédération centrale était édiflée sur les sous-fédérations et qu'elle n'a pu naître que de leur groupement, les membres seront désormais répartis dans les sous-fédérations en vertu des statuts, et la sous-fédération deviendra un organe de la fédération centrale, lequel, comme tout autre organe de la fédération, aura ses droits et ses devoirs statutaires. Un de ces droits consiste à ce que la sous-fédération conservera une certaine autonomie dans la gestion de ses affaires intérieures. Pour autant que cette indépendance n'entrave pas le travail de la fédération centrale, elle n'est certainement pas nuisible. Le projet réglemente la situation des sous-fédérations de telle manière que l'on puisse

tenir compte des circonstances propres à chaque groupe sans porter préjudice aux intérêts de la communauté. Il crée par là une centralisation raisonnable qui assure le développement vigoureux de la fédération centrale tout en permettant à chaque groupe professionnelle de conserver sa vie propre sous le nom de sous-fédération. Une délimitation très nette des compétences empêchera tout effort centralisateur ou fédératif qui pourrait porter préjudice à la communauté ou la mettre en danger.

Les membres attribués à une sous-fédération seront, dans la règle, répartis dans les sections locales ou régionales. Selon les statuts, les sections sont aussi bien des organes de la fédération centrale que de la sous-fédération, car elles doivent aussi bien collaborer au travail de la fédération centrale qu'aux tâches particulières de leur sous-fédération respective.

Les organes de la S. E. V. sont la votation générale, le congrès, le comité fédératif, le comité directeur, l'office syndical, la commission de gestion, les sous-fédérations et les sections. Le congrès sera plus important au point de vue participation et durera plus longtemps. De par les modifications que subiront les sous-fédérations, le congrès constituera cependant une simplification des rouages. Les assemblées de délégués des sous-fédérations seront en effet supprimées et combinées avec le congrès; ainsi, à l'avenir, il n'y aura plus qu'une manifestation dans la S. E. V. au lieu de 11 qu'il y avait habituellement chaque année.

Le comité fédératif et le comité directeur sont une sorte d'autorité combinée. Le comité directeur est en quelque sorte le comité restreint. Il forme le comité fédératif avec les présidents des sous-fédérations et 12 membres choisis dans les diverses régions du pays et nommés par le congrès. Ce comité se réunit 3 à 4 fois par année. Dans la règle, le comité-directeur se réunit une fois par semaine.

L'organe exécutif est à vrai dire l'Office syndical avec, à sa tête, le secrétaire général. Contrairement à ce qui est de coutume dans les autres syndicats, les fonctionnaires de la fédération n'ont pas le droit de vote dans les autorités de la S. E. V. Par contre, ils assistent d'office aux congrès et aux séances du comité fédératif et du comité-directeur, comme rapporteurs et avec voix consultatives.

Une commission de vérification est chargée par le congrès d'exercer un contrôle, ce qui se fait dans la plus grande partie des autres fédérations.

Le projet de statuts contient en outre toutes les dispositions nécessaires pour que la vie de la fédération, des sous-fédérations et des sections se déroule sans accroc et sans infraction aux prescriptions légales.

Le projet énumère comme institutions entraînant des prestations financières de la fédération: la presse, l'assistance judiciaire, le fonds de solidarité (fonds de lutte), la caisse de secours

et de prêts. Les stations de vacances sont en droit une coopérative autonome, mais le projet contient également une clause stipulant que cette coopérative est dans une certaine mesure une annexe de l'édifice principal, ce qui donne aux membres de la fédération le droit à des prix réduits spéciaux. Les caisses d'assurance ne sont pas non plus comprises dans la S. E. V. Il existe actuellement 3 caisses d'une certaine importance, ce sont: la caisse d'assurance S. E. V. avec siège à Bâle, la Caisse d'assurance du personnel des trains et la Caisse d'assurance du personnel des locomotives. La première naquit de la fusion de diverses petites caisses de décès des sous-fédérations. Avec l'autorisation de la S. E. V. elle a pris le même nom de cette dernière. L'avenir nous apprendra si le personnel des trains et celui des locomotives consentiront à joindre leurs caisses à la grande assurance. Cette fusion serait très heureuse, tant au point de vue de l'unité dans la fédération que de la solidité des caisses elles-mêmes. Elle ne peut cependant s'effectuer que sur le même principe que celui sur lequel ont été réalisées les fusions antérieures, soit sur la base de la libre décision des assurés intéressés.

Les dispositions transitoires prévoient des prescriptions en cas de dissolution éventuelle de la fédération, ainsi qu'en cas d'extension, sous la forme de fusion avec d'autres organisations. L'affiliation de la S. E. V. à l'Union syndicale suisse, à l'Union fédérative du personnel des administrations et entreprises publiques et à la Fédération internationale des ouvriers du transport est définitivement inscrite dans le projet.

### III.

La réalisation du projet représenterait sans aucun doute un grand progrès. Ce ne serait pas moins que la libération de son fédéralisme hybride et la consécration de l'unité durable de tous les cheminots.

La discussion des nouveaux statuts a été vive dans tous les milieux des membres. De grandes actions syndicales de l'issue desquelles dépendait grandement la situation sociale des membres, ne les ont pas occupé davantage. Le fait est réjouissant et prouve que les membres prennent une part active aux destinées de la fédération. La façon dont le projet a été accueilli jusqu'à présent est également réjouissante. La majorité se prononce en faveur de la nouvelle structure de la fédération. Quelques points offrent matière à discussion, mais ils pourront être réglés sans que rien ne soit changé à la base du projet. Un mouvement d'opposition à la modification des dispositions concernant le sociétariat et de ce fait à la base du projet, a été déclenché, dans l'une des 10 sous-fédérations. Ce mouvement émane des communistes. Pour ces gens-là, le bien-être de la fédération et les intérêts des membres ne jouent certainement aucun rôle. Leurs actes sont uniquement

dictés par le désir de créer aux dirigeants de la fédération le plus de difficultés possibles, conformément aux instructions qu'ils ont reçues. Finalement, n'importe quel chicaneur peut réussir à créer certaines difficultés. Tout mouvement d'opposition peut fort bien aussi entraîner des gens qui, pour une raison ou pour une autre, sont mécontents ou qui ignorent la situation réelle. La revision des statuts de la S. E. V. ne court toutefois aucun danger de ce côté. Le mouvement déclenché ne doit pas représenter, suiveurs y compris, le 5 % des membres de toute la fédération. L'acceptation des nouveaux statuts dépend de tous les membres. Un groupe qui ne se rallierait pas à la décision de la majorité se placerait hors des rangs de la communauté. Ce fait suffira à faire réfléchir plus d'un qui se réjouit peut-être de cette opposition. En effet, les exemples de dissidence ne sont pas encourageants dans le mouvement suisse des cheminots. L'envie de faire cavalier seul ne doit plus être bien grande.

La décision concernant le projet sera prise dans le courant de l'année 1931. Les assemblées de délégués des sous-fédérations auront tout d'abord à s'en occuper. Le congrès se prononcera ensuite. Enfin, étant donnée l'importance de la question, il est probable que les membres pourront s'exprimer en votation générale. L'entrée en vigueur des nouveaux statuts est prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1932. Ils ouvriront de nouvelles et vastes perspectives pour le développement et l'essor de la S. E. V.

---

## Du droit au salaire en cas de maladie et de service militaire.

(Spécialement en ce qui concerne les ouvriers de fabrique.)

Par *E. Wolf*, Bâle.

### I.

La réglementation légale d'un droit au salaire en cas d'arrêt du travail par suite de maladie, de service militaire ou autre cause analogue se trouve au Code fédéral des obligations. A l'art. 335 C. O., il est stipulé un droit au salaire pour une courte durée lorsque l'arrêt du travail a lieu par suite de maladie, etc., et en cas de contrat de travail de longue durée. Cette disposition de principe a donné lieu à de nombreuses discussions et nous nous occuperons brièvement ici des principales difficultés que son application rencontre dans la pratique. Nous nous occuperons tout spécialement des conditions faites à ce sujet aux entreprises soumises à la loi fédérale concernant le travail dans les fabriques, vu que ces conditions intéressent tout particulièrement la classe ouvrière et qu'elles n'ont pas été traitées dans le commentaire récemment publié, d'Otto Lang, sur le contrat de travail.