

**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse  
**Herausgeber:** Union syndicale suisse  
**Band:** 42 (1950)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Le statut des transports automobiles (S.T.A.)  
**Autor:** Koch, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-384688>

### **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:** 14.03.2025

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

de quatre ans aura permis à notre pays de s'avancer résolument dans la voie du progrès en passant du régime transitoire à la réglementation constitutionnelle définitive, sans heurts dangereux.

### *Résultats généraux des votations du 3 décembre*

	Régime transitoire des finances fédérales		Chiffre électoral pour le Conseil national	
	Oui	Non	Oui	Non
Zürich . . . . .	106 706	43 819	84 314	58 134
Berne . . . . .	83 685	24 557	69 454	20 852
Lucerne . . . . .	23 536	6 836	21 261	5 370
Uri . . . . .	4 159	1 017	3 757	1 128
Schwyz . . . . .	6 329	4 647	4 669	5 046
Obwald . . . . .	2 006	910	1 601	745
Nidwald . . . . .	2 594	848	2 399	854
Glaris . . . . .	5 286	1 718	1 037	5 485
Zoug . . . . .	3 860	1 701	3 095	1 223
Fribourg . . . . .	9 813	7 002	12 070	4 256
Soleure . . . . .	21 965	6 868	22 034	6 449
Bâle-Ville . . . . .	22 936	8 692	22 642	6 260
Bâle-Campagne . . . . .	13 628	5 321	11 799	6 072
Schaffhouse . . . . .	10 080	3 027	8 355	3 469
Appenzell (R.-E.) . . . . .	4 986	4 582	5 523	3 558
Appenzell (R.-I.) . . . . .	1 152	847	1 084	780
Saint-Gall . . . . .	39 133	17 414	29 923	17 119
Grisons . . . . .	17 643	3 390	10 674	9 021
Argovie . . . . .	51 707	16 855	44 981	19 356
Thurgovie . . . . .	23 103	6 951	20 245	7 873
Tessin . . . . .	9 039	3 973	6 300	5 951
Vaud . . . . .	23 995	30 454	27 658	16 418
Valais . . . . .	12 021	5 824	11 482	4 155
Neuchâtel . . . . .	9 576	6 644	9 562	3 875
Genève . . . . .	7 766	13 234	14 476	5 092
<b>Total</b>	<b>516 704</b>	<b>227 131</b>	<b>450 395</b>	<b>218 541</b>

## Le statut des transports automobiles (S.T.A.)

Par *Ernest Koch*

### *Introduction*

Le délai référendaire pour le statut des transports automobiles est arrivé à expiration le 27 septembre 1950. Dans les délais légaux, un comité d'action « neutre » a réuni les 30 000 signatures requises pour le referendum. L'arrêté fédéral concernant les transports par voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles sera donc soumis au peuple.

Cependant, quelque jours avant l'expiration du délai, l'âme de l'opposition, G. Duttweiler, conseiller aux Etats, a dû constater qu'en

dépit de tout son battage il s'en fallait encore de quelques milliers de signatures pour que le minimum légal fût atteint. Rien ne démontre mieux qu'il est absolument faux de prétendre que l'« immense majorité de la population » est opposée au projet!

Les 24 et 25 février prochain, le peuple dira s'il préfère une réglementation rationnelle — et librement acceptée par les intéressés — des transports routiers effectués à titre professionnel ou s'il préfère revenir au chaos qui, à une époque pas très éloignée, régnait encore dans ce domaine.

### *La genèse du S. T. A.*

Nous ne traiterons pas le problème des transports dans son ensemble. M. R. Bratschi, conseiller national, lui a consacré une étude aussi magistrale qu'approfondie dans les numéros 4 et 5 de la *Revue syndicale* de cette année. Nous nous bornerons donc à exposer les principes essentiels et le mécanisme du nouveau statut des transports automobiles (S. T. A.).

L'apparition de l'automobile et, partant, du trafic routier, a créé toute une gamme de problèmes nouveaux, tout à la fois techniques et économiques. Au début du siècle, seuls les chemins de fer et les véhicules hippomobiles assuraient le transport terrestre des personnes et des choses. L'automobile a donc amorcé un nouveau partage des transports. Les anciens moyens de transport n'auraient peut-être pas eu à souffrir de cette innovation, pourtant considérable, si le volume des marchandises ou le nombre des personnes à transporter s'était accru proportionnellement à l'accroissement de l'offre. Mais ce ne fut pas le cas.

Longtemps, les chemins de fer ont joui d'un véritable monopole. L'apparition de véhicules à moteur capables d'effectuer des transports à longue distance a mis fin à cet état de choses. Il était dès lors compréhensible que les milieux intéressés aient envisagé une réglementation propre à assurer un partage tant soit peu rationnel du trafic.

Dans son article, R. Bratschi passe en revue les tentatives qui ont été faites pour contenir l'expansion du trafic routier dans des limites normales, pour l'ajuster aux besoins, pour coordonner les anciens et les nouveaux moyens de transport. On peut dire qu'à partir de ce moment tous les efforts ont convergé vers cette coordination.

La *loi fédérale de 1932 sur la circulation des véhicules à moteur et des cycles* ne réglait que les questions d'ordre technique posées par la circulation automobile. En d'autres termes, elle fixait avant tout des règles de sécurité (normes relatives à l'état de marche des véhicules, à la signalisation, etc.). Mais elle laissait entièrement de côté la coordination du trafic et ne s'occupait d'aucune manière des particularités et des incidences économiques du trafic routier motorisé.

Le projet de loi de 1934 sur le partage du trafic a constitué une première tentative tangible d'ouvrir la voie à une véritable coordination. Cette loi a malheureusement été repoussée à une écrasante majorité le 5 mai 1935.

Le rejet, en février 1946, du nouvel article constitutionnel 23<sup>ter</sup><sup>1</sup> marque l'échec d'une nouvelle tentative de réglementer la concurrence entre les divers moyens de transport.

Mais les votes négatifs ne résolvent pas les problèmes. Au fur et à mesure que le temps passait, il devenait plus évident que le problème comportait deux aspects principaux: la concurrence rail-route, d'une part, et une rivalité toujours plus accentuée entre les usagers de la route, d'autre part.

De 1920 à 1935, le nombre des camions a passé de 3331 à 18 909; il a presque sextuplé. En revanche, le volume des transports ne s'est pas accru proportionnellement; la crise économique amorcée en 1929 a même provoqué un net fléchissement. Malgré cela, 5000 véhicules automobiles ont été mis en circulation de 1929 à 1935. Certes, l'Etat a bénéficié directement de cette évolution sous la forme d'impôts et de taxes; d'autre part, la motorisation du trafic a assuré du travail à nombre de personnes. Mais on peut néanmoins se demander si cette expansion du trafic routier était vraiment conforme à l'intérêt général du pays, s'il ne risquait pas d'être onéreux pour l'économie nationale. N'oublions pas qu'à côté de ces 18 909 camions, 1542 cars et 70 765 voitures automobiles (utilisées avant tout à titre privé) sillonnaient nos routes. Il est évident qu'une expansion aussi insensée devait entraîner des conséquences graves pour toutes les catégories de transporteurs. L'absence de toute disposition constitutionnelle et de toute réglementation légale mettait les autorités dans l'impossibilité de prendre les mesures que l'intérêt général exigeait.

Après l'échec de la loi sur le partage du trafic, en 1935, les associations de transporteurs routiers ont adressé, le 30 mars 1936, une requête au Conseil fédéral pour demander l'aide de l'Etat contre la concurrence déloyale qui sévissait dans leurs propres rangs. Dans ce document figurent tous les arguments sur lesquels on s'est fondé ultérieurement pour élaborer le premier statut des transports automobiles. Les milieux patronaux reconnaissaient ouvertement que le régime de la concurrence illimitée dans le domaine des transports routiers aboutissait inévitablement à la lutte de tous contre tous et rendait impossible toute gestion économique et rationnelle de l'entreprise. Il est évident que les salariés de ce secteur étaient les premières et pitoyables victimes de cette concurrence sans frein. A la

---

<sup>1</sup> On sait que cet article visait à accorder à la Confédération la compétence générale de régler le trafic des véhicules à moteur en dérogeant au besoin au principe de la liberté de commerce et d'industrie.

suite de cette démarche patronale, les travailleurs, dont beaucoup étaient organisés au sein de la F. C. T. A., firent également entendre leur voix. Ils firent valoir que le chaos qui sévissait dans cette branche empêchait toute réglementation convenable des conditions de travail et de salaire. Bien que la loi de 1932 sur la circulation des véhicules à moteur et des cycles ait jeté les bases d'une réglementation de la durée du travail des chauffeurs professionnels, le désordre en rendait l'application illusoire. Les gains étaient misérables. Les chauffeurs qui devaient se contenter d'un salaire de 150 à 200 fr. par mois malgré un dur labeur et de très lourdes responsabilités n'étaient que trop nombreux.

Les travailleurs de la branche des transports automobiles privés étaient donc en droit d'exiger le minimum vital garanti depuis longtemps au personnel des entreprises publiques de transport.

Mais un grave obstacle — qui n'a pas encore été écarté — s'opposait à une réglementation légale et efficace: les transports privés, lesquels avaient pris une très grande extension. Par transports privés on entend ceux qu'une entreprise ne s'occupant pas de transport effectue pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules automobiles et à l'aide de son propre personnel. Pour ces entreprises, le camion n'est donc qu'un instrument *complémentaire* de travail, alors qu'il est un instrument *essentiel* — et même le plus essentiel — pour le transporteur professionnel.

Ainsi donc, au cours des années qui ont précédé la seconde guerre mondiale, l'Etat n'avait aucun moyen de remédier à ce chaos, d'imposer une réglementation propre à ouvrir la voie à une saine coordination entre les divers moyens de transport.

Dans ces conditions, il n'était que trop « naturel » que la diminution de la demande enregistrée à un moment où il y avait pléthore de camions provoquât un effondrement des tarifs, lequel a acculé les entreprises et leur personnel à une situation désastreuse. C'était l'époque où n'importe qui, pourvu qu'il fût en possession d'un permis de conduire, pouvait se mettre au volant d'un camion acheté à tempérament et prendre rang parmi les transporteurs professionnels. Mais comme la plupart de ces nouveaux venus ignoraient tout de la gestion et de la comptabilité d'une entreprise, ils ne tardaient pas à faire faillite. Ils étaient aussitôt remplacés par d'autres, qui subissaient rapidement le même sort. On ne saura jamais combien de salariés, de chauffeurs notamment, ont perdu leurs économies à ce jeu tragique, qui dura jusqu'à la guerre.

Il va sans dire que ceux qui créaient des « entreprises de transport » sans connaître l'a b c de la gestion et de la comptabilité étaient incapables d'apprécier les dépenses et les frais généraux et encore moins les recettes. Malgré la meilleure volonté du monde, ils étaient pour la plupart dans l'impossibilité d'assurer à leur personnel des conditions de travail et de salaire convenables. Le chaos

était donc la conséquence logique de tant d'insouciance. Et aucune disposition légale ne permettait à l'Etat, gardien du bien public, de prendre des mesures pour empêcher que ce chaos ne fasse sans cesse de nouvelles victimes. Telle était la situation — situation dont d'autres branches se ressentaient également — au moment où

*le premier statut des transports automobiles*

est entré en vigueur.

A la suite de la requête que les transporteurs automobiles lui avaient adressée le 30 mars 1936, le Conseil fédéral soumit aux Chambres fédérales, le 18 juin 1937, un projet d'arrêté fédéral sur le transport de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles. Ce message fut voté le 30 septembre 1938 et muni de la clause d'urgence. Il est entré en vigueur le 15 août 1940. Mais à ce moment, la pénurie de carburants consécutive à la guerre et les réquisitions opérées par l'armée avaient éliminé de la circulation un nombre si considérable de véhicules que cette réglementation n'a pu être appliquée que partiellement. Il n'a donc pas été possible de faire des expériences suffisantes pour porter un jugement valable sur ses qualités et ses défauts.

Les réquisitions ordonnées par l'armée permirent de constater qu'une grande partie des véhicules étaient dans un état lamentable; la situation misérable à laquelle le régime de la liberté sans frein avait acculé nombre de transporteurs ne leur permettait pas de les entretenir normalement. On se rendit aussi à l'évidence qu'un tel état de choses était incompatible avec les règles de sécurité fixées par la loi de 1932 sur la circulation. Mais quoi! Les transporteurs professionnels, s'ils ne voulaient pas être écrasés par la concurrence, s'ils voulaient subsister malgré des tarifs dérisoires, étaient contraints de « tirer le maximum » de leurs camions.

Il était évident que la sécurité du pays exigeait un matériel roulant en bon état de marche. Cette évidence, de même que la conviction que la situation était devenue intolérable, appelait des remèdes. cette conviction, le Conseil fédéral l'exprimait déjà en ces termes dans son message du 18 juin 1937:

La concurrence ne saurait être considérée comme le résultat momentané de la dépression économique. Elle est la conséquence d'une évolution incessante que subit la structure des transports. L'automobile joue un rôle de plus en plus important aux côtés des chemins de fer.

Quel que soit le point de vue auquel on se place, pour porter un jugement sur le régime actuel des transports, on aboutit toujours à la conclusion que cette situation est devenue, à la longue, intolérable. L'évolution constatée dans tout le pays prouve qu'un régime d'ordre ne peut naître automatiquement de l'état de concurrence.

Le point de départ était donc clair. Seuls les moyens employés pour parer à cet état de choses étaient discutables.

### *L'arrêté fédéral urgent de 1938*

apporta une solution au problème. En voici les grandes lignes: Il fixait notamment que seules peuvent effectuer des transports à titre professionnel, c'est-à-dire contre paiement, les *entreprises au bénéfice d'une concession*. En d'autres termes, l'activité devait désormais dépendre d'une autorisation. Cette mesure devait prévenir un nouvel encombrement de la profession. Il fallait démontrer que la mise en circulation d'un véhicule affecté à des transports pour le compte de tiers répondait à un besoin. Inversement, l'arrêté fédéral interdisait en principe aux transporteurs privés d'effectuer, à titre onéreux, des transports pour le compte de tiers. A part cette restriction, les transporteurs privés restaient entièrement libres; il en allait de même pour les transporteurs postaux, les entreprises au bénéfice d'une concession postale et les services ferroviaires de camionnage. Bien que cette réglementation ait encore été insuffisante pour réaliser un véritable partage du trafic, elle ouvrait cependant la voie à une concurrence disciplinée. Pour faciliter la distinction entre les différentes catégories de transporteurs, les transporteurs privés étaient tenus de s'inscrire dans un registre spécial. Les véhicules des transporteurs professionnels furent munis d'une plaque distinctive. Quant aux transports que les entreprises privées au bénéfice d'une dérogation exécutaient pour le compte de tiers (transports mixtes), ils étaient strictement réglementés.

Le nouveau statut des transports automobiles impliquait l'établissement de *tarifs* édictés par le Conseil fédéral ou par les associations intéressées. Ces tarifs, analogues à ceux qui existent depuis toujours et obligatoirement dans les transports par chemins de fer, devaient permettre aux usagers de connaître d'avance le coût de transport. Ces tarifs, qui pouvaient être déclarés de force obligatoire générale protégeaient donc les entreprises contre la concurrence déloyale et leur permettaient de fixer des conditions de travail et de salaire normales.

L'institution du système de la concession et l'appréciation des besoins nécessitèrent une période d'adaptation relativement longue. La pénurie de carburants, de pneus, etc., suscita encore d'autres difficultés. Ce concours de circonstances n'ayant pas permis, comme nous l'avons dit, de rassembler des expériences suffisantes, le Conseil fédéral, en vertu de ses pouvoirs extraordinaires, prorogea le statut pour cinq ans en 1945. Il arrive à expiration à la fin de cette année.

Pour être complet, mentionnons en passant les prescriptions relatives au *renouvellement*, au *transfert*, et à l'*extinction des conces-*

sions de transport, dont la validité, en règle générale, s'étend à l'ensemble du territoire suisse. Une *commission des transports* donne son avis, en s'inspirant des expériences faites, sur toutes les questions ayant trait à l'exécution de l'arrêté fédéral. Lorsque les concessions donnent lieu à des litiges, la commission fonctionne comme instance de recours. Comme elle est composée de représentants de tous les milieux économiques, elle est tout particulièrement habilitée à étudier les conditions techniques et économiques d'une future réglementation et d'une coordination de tous les moyens de transport.

En principe, toutes les entreprises qui exerçaient une activité au moment de l'entrée en vigueur du S. T. A. ont été mises au bénéfice d'une concession. Celle-ci — et en particulier l'autorisation d'ouvrir une nouvelle entreprise — n'est accordée que si le genre de transport pour lequel elle est sollicitée répond à un besoin. Lorsque l'autorité, sans qu'il y ait faute du titulaire, n'accorde pas de nouvelle concession, ce dernier peut réclamer une indemnité équitable, à prélever sur un fonds spécial alimenté par des taxes perçues sur les transporteurs.

Les associations ont créé une organisation centrale des transporteurs routiers: l'Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles. Le fait que cette fiduciaire fait appel à la collaboration de la Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation (F. C. T. A.) a donné un caractère particulier à cette réglementation. De plus, l'arrêté énonce les sanctions qui doivent être prises contre les personnes qui enfreignent les dispositions du statut et règle les modalités de recours contre les décisions des organes d'exécution.

Ainsi, le transporteur professionnel dont la situation, avant l'entrée en vigueur du S. T. A., était toujours incertaine et périlleuse, qui était sans cesse menacée par la faillite, a été mise au bénéfice d'une réglementation qui lui permet d'exercer sa profession dans des conditions normales. Cette étude serait incomplète si nous ne l'accompagnions pas de quelques remarques sur les incidences sociales du nouveau statut. Pour la première fois, le Conseil fédéral affirmait sa volonté d'encourager la conclusion de contrats collectifs de travail. L'article 17 de l'ancien S. T. A. avait la teneur suivante:

1. La durée du travail et du repos des employés des entreprises concessionnaires, ainsi que celle des conducteurs professionnels de voitures automobiles sont régies par la législation fédérale sur le repos hebdomadaire et sur la circulation des véhicules automobiles.

2. Le Conseil fédéral encourage la conclusion de contrats collectifs de travail concernant les conditions de travail et de salaire de ces employés. Après avoir consulté l'association mentionnée à l'article 10, les organisations professionnelles intéressées et la commission des transports, il édictera, dans les limites de la législation, des prescriptions relatives à la con-



clusion des dits contrats et au règlement des litiges naissant de leur application. Il désignera, en tenant compte des dispositions du droit cantonal, un ou plusieurs offices de conciliation créés sur une base paritaire; il en fixera les attributions et déterminera la procédure.

3. Les contrats collectifs de travail visés au 2<sup>e</sup> alinéa doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Celui-ci peut déclarer ces contrats ou certaines de leurs clauses obligatoires pour tous les intéressés si une forte majorité des entreprises, compte tenu de leur importance, et des employés y ont adhéré, s'ils tiennent suffisamment compte des intérêts légitimes de la minorité, sauvegardent la liberté d'association et satisfont à l'intérêt public.

4. Les présentes dispositions sont appliquées avec le concours des cantons et des associations professionnelles intéressées.

Cette formule a permis, le 30 janvier 1947, la signature d'un *contrat collectif de travail* entre la F. C. T. A. et les diverses associations patronales. Le Conseil fédéral lui a donné force obligatoire générale le 18 décembre de la même année. Comme il le prévoyait, cet accord permit de « parer à des conditions de concurrence intolérables » et de mettre les employés et ouvriers des entreprises de transport au bénéfice de normes minimums obligatoirement applicables. Si ce contrat collectif n'a pas pu être signé plus tôt, on le doit à la guerre et à ses conséquences.

D'un seul coup, cet accord a mis fin à la diversité des conditions de travail et de salaire qui favorise la concurrence déloyale. Du jour au lendemain, elles sont devenues les mêmes pour tous, dans toutes les régions du pays. C'est une révolution d'autant plus considérable que l'industrie des transports se compose avant tout de petites et moyennes entreprises. A l'automne 1949, on comptait dans cette branche 3750 entreprises, dont 1900 étaient spécialisées dans le transport de choses; leur parc comprenait 8850 véhicules, dont 330 camions, 230 tracteurs, 150 camionnettes et 1500 remorques; les entreprises affectées au transport de personnes disposaient de 880 cars et de 2230 taxis. Il est donc évident que la conclusion du contrat collectif constituait un grand progrès, lequel eût été impossible sans le S. T. A. Notons encore que ce contrat améliorerait de sensible manière les conditions d'engagement du personnel.

Tout cela démontre que le S. T. A. ne vise pas à protéger unilatéralement une branche économique, mais qu'il *ouvre la voie à une coordination rationnelle entre les divers moyens de transport*, d'une coordination dont bénéficieront tous les salariés qu'ils occupent.

Non seulement le contrat collectif conclu dans le cadre du S. T. A. satisfait à toutes les exigences auxquelles doit répondre une convention collective moderne, mais il contribue également, pour reprendre une expression de M. Rubattel, « à hausser le niveau des contrats collectifs » en instituant une *Chambre professionnelle*, de même que

des commissions paritaires cantonales et régionales chargées de surveiller l'exécution de l'accord. Ce dernier règle les salaires, les vacances, le paiement du salaire en cas de maladie, de service militaire ou d'accident; il prescrit l'octroi d'indemnités de route et la remise de vêtements de service; il fixe les temps de présence et de repos, de même que les pauses; il règle le travail du dimanche et des jours fériés; il limite les heures de travail le samedi; la formation professionnelle et l'assistance juridique aux chauffeurs qui ont provoqué ou qui ont subi un accident ne sont pas oubliées. Sans exagérer aucunement, on peut dire que ce contrat collectif constitue une *véritable charte du travail*.

Tel est, dans ses grandes lignes, le statut de 1938, qui cessera de porter effet le 31 mars prochain. Comme on sait, les Chambres fédérales en ont prorogé la validité de trois mois, le vote populaire n'ayant lieu qu'en février.

### *Le nouveau statut*

Bien que les expériences faites sous le régime qui s'achève n'aient porté que sur une période relativement courte, les groupements intéressés sont néanmoins parvenus à se mettre d'accord sur la réglementation qui doit être insérée dans la législation ordinaire. Le message du Conseil fédéral du 29 juillet 1949, ainsi que le texte de l'arrêté fédéral du 23 juin 1950 tiennent compte des ententes qui sont intervenues entre les intéressés. Les grandes lignes du premier statut sont maintenues et précisées à la lumière des expériences faites. Seules seront soumis à l'arrêté les *transports professionnels*, c'est-à-dire les transports effectués à titre onéreux pour le compte de tiers. Les *transports privés* (effectués pour les propres besoins d'une entreprise au moyen de ses propres véhicules et à l'aide de son propre personnel) *restent entièrement libres*. A la différence de l'ancien, le nouveau statut n'exige aucun enregistrement. Ainsi, l'argument selon lequel le S. T. A. entraverait le développement des transports privés, voire l'achat de camions ou d'autres véhicules destinés à ces transports, est dénué de tout fondement. Pour ce qui a trait aux transports mixtes, des dérogations facilitent l'entraide occasionnelles entre voisins dans les régions rurales et à la montagne.

Contrairement à ce que l'on prétend, les règles relatives à l'*établissement des tarifs* ne permettent nullement de fixer des prix fantaisistes. Le S. T. A. n'introduisant aucun monopole, la concurrence entre les entreprises subsiste normalement. C'est dire que les entrepreneurs qui fixeraient des tarifs trop élevés seraient contraints par la concurrence à les abaisser; quant à celui qui offrirait de transporter à des tarifs trop bas, il serait rapidement obligé de baisser pavillon, les tarifs établis par l'Association des entrepreneurs de transport ou par ses associations membres étant établis de manière

à assurer un rendement normal, rendement que la sous-enchère ne peut permettre d'atteindre.

Le nouveau statut contribue également au développement de la *politique sociale*. L'article 17 a la teneur suivante :

1. La législation fédérale permettant de donner force obligatoire générale aux contrats collectifs de travail est applicable.
2. Le Conseil fédéral peut, en dérogeant à des prescriptions impératives de la législation, déclarer d'application générale des clauses de contrats collectifs de travail réglant la durée du travail et du repos, lorsque ces clauses assurent aux conducteurs de véhicules automobiles une durée du travail et du repos équivalente.

Non seulement la continuité du contrat collectif est garantie, mais encore des perfectionnements sont prévus. Précisons encore une fois que, sans statut, aucun contrat collectif ne serait possible. Un rejet du S. T. A mettrait donc fin à la réglementation contractuelle des conditions de travail et de salaire. Aucun travailleur syndiqué, aucun citoyen conscient du rôle indispensable que jouent aujourd'hui les accords collectifs ne voudra endosser la responsabilité d'un échec du nouveau statut.

La procédure en matière d'opposition et de recours (pour ce qui a trait aux demandes de concession) revêt une grande importance. L'article 21 précise que « sont en droit de former opposition les autorités compétentes du canton dans lequel l'entreprise a ou aura son siège, l'Association centrale de l'industrie des transports automobiles, les entreprises publiques de transport, ainsi que celui qui prouve que l'octroi de la concession ou de l'autorisation porterait atteinte de manière insupportable à ses intérêts professionnels ». On sait que la procédure prévue par l'ancien S. T. A. a fait l'objet de sérieuses critiques. On peut penser qu'il n'en sera plus de même sous le nouveau régime; en effet, les recours seront traités en débat public, lequel pourra avoir lieu au domicile du requérant. Cette procédure, qui tient compte des particularités de l'industrie des transports automobiles, est vivement appréciée des intéressés.

Le S. T. A. discipline non seulement la concurrence, mais aussi les relations entre les intéressés, de manière à prévenir tout abus. L'article 23 précise les motifs qui peuvent justifier un retrait temporaire ou définitif de la concession, notamment en cas d'infraction grave aux dispositions du statut et, ce qui est plus important encore du point de vue social, « en cas de contravention grave aux tarifs approuvés et aux contrats collectifs de travail déclarés d'application générale par le Conseil fédéral ». Ainsi, l'employeur qui ne remplit pas ses obligations sociales peut être puni par le retrait de la concession et mis dans l'impossibilité de poursuivre l'exploitation de son entreprise. Des prescriptions de ce genre sont propres à assurer le maintien de la paix du travail dans l'industrie des trans-

ports automobiles en général et dans les entreprises en particulier. La menace de ces sanctions engage les entrepreneurs à respecter les dispositions du statut tant sur le plan commercial que sur le plan social et contribue efficacement à écarter les tendances au monopole. Notons encore que l'article 26 maintient la *commission des transports*. Elle donne son avis sur les projets de règlement d'exécution du S. T. A., de même que sur les propositions soumises au Conseil fédéral au sujet de l'approbation des tarifs et de la déclaration de force obligatoire générale des contrats collectifs; d'autres attributions lui confèrent encore un rôle très important. Elle peut, en particulier, proposer au Conseil fédéral et aux intéressés des mesures en faveur de la collaboration entre l'industrie des transports automobiles et les entreprises publiques de transport.

Quant aux prescriptions qui touchent à l'ouverture de nouvelles entreprises, aux droits des cantons, communes ou autres collectivités, aux indemnités à verser par le fonds d'indemnisation et aux sanctions pénales, elles sont en général conformes à celles du statut qui est encore en vigueur et qui ont fait leurs preuves.

### *Les arguments des adversaires*

L'adversaire N° 1 est l'Alliance des indépendants, qui fait valoir avant tout que le S. T. A. est anticonstitutionnel. M. le conseiller fédéral Celio, l'ancien chef du Département des postes et des chemins de fer, a répondu comme suit à cet argument le 15 mars 1950:

Le dispositif constitutionnel sur lequel repose le projet qui vous est soumis est, on l'a répété maintes fois, l'article 36 de la Constitution fédérale. Les opposants, notamment M. Müller, déclarent que cet article 36 ne saurait fournir une base constitutionnelle suffisante pour régler les transports professionnels de choses, étant donné que ceux-ci sont exploités non par une régie de l'Etat, mais par des entreprises de concessionnaires, par des personnes ou des entreprises privées, que ces transporteurs sont au bénéfice de la liberté du commerce et de l'industrie, garantie par l'article 31 de notre Constitution; il prétend arriver ainsi à la conclusion qu'un nouvel article constitutionnel est nécessaire.

Mais le problème n'est pas là. Le problème qui découle de ce principe général est le suivant: Lorsque les Chambres fédérales ont déjà examiné à plusieurs reprises le fondement constitutionnel d'un acte législatif, ces mêmes Chambres ont-elles le droit de soulever encore des objections d'ordre constitutionnel lorsqu'elles se trouvent en présence du même acte législatif, modifié non pas quant au fond, mais simplement dans sa forme et dont la base constitutionnelle est toujours la même? Voilà le problème que je pose, car il est bon de connaître une fois l'opinion de ce conseil.

Le statut des transports automobiles a été discuté à trois reprises déjà devant les Chambres: en 1934, à l'occasion de la présentation du projet de loi sur le partage du trafic — et vous avez entendu M. Müller soulever l'objection constitutionnelle et déclarer qu'il était, à cette époque déjà,

opposé au projet. Mais votre conseil avait été d'un autre avis puisqu'il avait reconnu que la base constitutionnelle existait bel et bien. Ce problème a été examiné ensuite en 1938, lors de la discussion du premier projet de statut des transports automobiles. Là encore, la question de la base constitutionnelle fut soulevée et vous avez reconnu que cette base était suffisante; enfin, en 1945, à l'occasion de la prorogation de ce statut des automobiles, on a fait quelques allusions à la question constitutionnelle et là encore les Chambres ont donné leur approbation quant à la constitutionnalité du statut en question. Or, le Parlement d'aujourd'hui désavouerait celui de 1934, de 1938 et de 1945 s'il admettait que l'article 36 de la Constitution fédérale n'offre pas de base suffisante pour régler le problème des transports automobiles.

Voilà quel est le fond de la question. L'article 36 a permis historiquement un développement qui embrasse même l'industrie privée des transports.

Est-ce que cela le fut aussi en fait? Examinons la question. Bien que la régale fût plutôt délimitée et que l'on ne parlât que des postes, malgré cette délimitation, déjà en 1851, donc trois ans après l'entrée en vigueur de la Constitution de 1848, la Confédération étendit sa souveraineté sur les télégraphes, qui ne sont pas un transport matériel de choses, mais un transport invisible de paroles.

Ce n'est qu'en 1874, lors de la revision de la Constitution, que l'on a fait mention du télégraphe.

Que dire du téléphone? Celui-ci fut soumis à l'obligation de la concession en 1878 et la loi sur les téléphones n'est que de 1889. Vous pouvez chercher en vain dans la Constitution de 1848 et dans celle de 1874 la mention du téléphone. On parle toujours de régale des postes, de régale des télégraphes, mais on ne parle pas des téléphones.

Et que dire encore de la radio? C'est seulement en 1922 que, par une simple loi, on a soumis tout ce qui concerne la transmission radioélectrique à la Confédération, aux P. T. T. On n'en parle nullement dans la Constitution. Mais ce qui est beaucoup plus concluant, puisque radio, télégraphe et téléphone ne sont en quelque sorte qu'une seule et même chose, ce sont les relations entre les chemins de fer et la régale des postes. Lorsque en 1872, avant donc la réforme constitutionnelle de 1874, on posa pour principe que pour construire et exploiter les chemins de fer il fallait avoir une concession de l'Etat et que toutes les concessions précédemment accordées par les cantons étaient désormais du ressort de la Confédération. Quelle était la base constitutionnelle permettant cette opération centralisatrice, ce transfert de pouvoirs à la Confédération? Quelle était la base constitutionnelle si ce n'est l'article 35, devenu plus tard l'article 36 de la Constitution fédérale sur la régale des postes? Il ne s'agit pourtant ni du téléphone, ni du télégraphe, ni de la radio. Il s'agit d'un moyen de transport matériel par chemin de fer.

Et la navigation fluviale? Qu'a-t-elle à faire avec la poste? Quelle a été la base constitutionnelle qui a permis à la Confédération, avant la réforme de 1919 et de 1921, de soumettre à la Confédération toute la matière de la navigation fluviale et de régler la circulation des automobiles, si ce n'est l'article 36 sur la régale des postes? Et les funiculaires? Et les ascen-

seurs? Qu'ont-ils à faire avec la régle des postes? Eh bien, les funiculaires et les ascenseurs ont été soumis à la Confédération. Ils sont du ressort de la Confédération en vertu de cet article 36 de la Constitution sur la régle des postes.

Tous ces faits, me semble-t-il, sont plus éloquents que des paroles. Ils prouvent que dès son origine l'article 36 de la Constitution fédérale (ancien art. 33) sur la régle des postes autorisait le Conseil fédéral à intervenir pour légiférer en matière de transports et lui permettre d'adapter ses interventions aux exigences du progrès technique et économique. En un mot, l'article 36, originairement 33, de la Constitution, qu'on appelle l'article de la régle des postes, est en quelque sorte l'article de la régle des transports.

Nous nous rallions entièrement à cette argumentation. La Constitution n'est ni violée ni menacée. Peut-on prétendre que la liberté du commerce et de l'industrie menace d'être étranglée? Certes, elle est restreinte, mais à la demande des intéressés eux-mêmes. Le législateur n'a fait que sanctionner cette volonté librement exprimée; il a admis qu'il serait inconcevable que les dissidents puissent troubler un ordre et une discipline librement acceptés. Le temps du pseudo-libéralisme absolu est irrévocablement passé. Tous les « néo-libéraux » d'aujourd'hui en conviennent et toute la législation moderne le démontre. Où en serions-nous si l'activité économique était encore régie par le principe de la liberté intégrale du commerce et de l'industrie? L'adhésion à une organisation syndicale ou patronale, ou encore à la coopérative Migros, ne constitue-t-elle pas implicitement l'adhésion volontaire à une discipline collective qui limite la liberté de l'individu pour mieux défendre un intérêt collectif? La cause est entendue.

Et pourquoi l'industrie des transports automobiles ne devrait-elle pas bénéficier des bienfaits de cette discipline? Pourquoi devrait-elle être de nouveau vouée au chaos? On le comprendrait d'autant moins que d'autres branches économiques: l'horlogerie, les hôtels et cafés-restaurants, les assurances, les minoteries, l'agriculture, etc., sont, elles aussi, soumises à une discipline, à certaines restrictions destinées à prévenir la concurrence déloyale, le chaos et la misère.

L'industrie des transports automobiles ne demande pas de subventions. Elle veut vivre de ses propres moyens. Mais il faut lui en donner la possibilité. Cette industrie ne peut pas, comme d'autres, constituer des réserves de travail en prévision d'un fléchissement économique. Elle vit au jour le jour. Le transporteur ne travaille que dans la mesure où il a des marchandises à transporter.

Nos adversaires prétendent que notre industrie s'arroge un monopole en matière de transport, un monopole qui exclut la libre concurrence parce que les prix sont fixés par des accords à caractère de cartel. Il est facile de répondre qu'à elle seule l'existence de

4000 transporteurs professionnels occupant quelque 12 000 personnes — et nous ne parlons pas des entreprises connexes — suffit à garantir une saine compétition.

### *Que veulent nos adversaires?*

Ils veulent torpiller le S. T. A., c'est-à-dire provoquer le retour de circonstances « intolérables » selon le Conseil fédéral, désastreuses selon nous, des circonstances mêmes qui ont amené le législateur à élaborer le premier statut en 1938. Si l'arrêté fédéral de juin 1950 était repoussé par le peuple, des centaines, voire des milliers de petits entrepreneurs, des milliers de salariés seraient de nouveau acculés à la misère. Une fois encore, ce serait la lutte de tous contre tous. Il est parfaitement faux aussi de prétendre que le S. T. A. empêche les jeunes de s'établir. Le « rajeunissement » de la profession continue de s'opérer comme par le passé, mais progressivement et non pas chaotiquement.

### *Conclusions*

Le S. T. A. ne vise pas seulement à mettre de l'ordre dans la profession. Son application contribue également à renforcer la sécurité en matière de circulation et à réduire les dangers d'accident; en effet, les chauffeurs professionnels ne sont plus surmenés et ils peuvent accomplir leur travail dans des conditions normales. Cette sécurité, si l'on songe au grand nombre de victimes que fait encore la circulation, est un postulat d'une importance essentielle. En outre, le S. T. A. assure à la clientèle une exécution normale des transports. Les dispositions relatives au contrôle des tarifs garantissent des prix normaux.

Le S. T. A. encourage la collaboration entre les divers moyens de transport et il ouvre la voie à la coordination générale qu'exige l'intérêt de tous.

L'application du nouveau statut sera limitée à trois ans pour permettre aux autorités et aux intéressés de compléter les expériences déjà faites. Ces expériences dicteront les solutions de demain.

Le S. T. A. a démontré qu'il est possible de mettre de l'ordre dans l'industrie des transports routiers sans transformer pour autant cette branche en une « chasse gardée ». Comme l'a dit le collègue Bratschi dans son étude, les expériences faites ont permis de constater que la réglementation en vigueur constitue un moyen de réduire les gaspillages résultant de moyens de transport pléthoriques et irrationnellement utilisés.

Du point de vue social, l'importance du S. T. A. est considérable, avant tout en raison de l'introduction du contrat collectif qui règle de manière uniforme les conditions de travail et de salaire.

Repousser le S. T. A., ce serait ouvrir à nouveau la voie à l'anarchie. Or, tout travailleur a un intérêt évident à ce que l'ordre règne non seulement dans sa profession, mais dans les autres aussi. Le chaos qui règne dans une branche a inévitablement des répercussions sur les autres branches et sur les finances publiques. Le S. T. A. défend donc des positions sociales, les positions mêmes pour lesquelles le syndicalisme lutte depuis si longtemps. Seuls peuvent s'opposer au statut ceux dont l'égoïsme l'emporte sur les exigences de la paix sociale, d'une paix et d'une discipline librement consenties.

Le S. T. A. fait une nette différence entre les transports professionnels et les transports privés, qui restent entièrement libres, comme d'ailleurs l'emploi des tracteurs agricoles, ce qui assure un développement normal de l'agriculture (A.C.F. du 9 juillet 1943).

Comme nous l'avons dit, les travailleurs ont tout intérêt à assurer la victoire du nouveau S. T. A. lors de la votation populaire des 24 et 25 février 1951.

Ce sont les conditions d'existence des travailleurs des transports automobiles qui sont en jeu et, indirectement, celles des ouvriers des garages et des industries connexes. La classe ouvrière doit se dresser comme un seul homme pour répondre aux adversaires du S. T. A., comme elle l'a fait le 11 décembre 1949 pour répondre à la réaction qui voulait torpiller le statut des fonctionnaires.

Le 25 février, fonctionnaires et salariés de l'économie privée, tous partisans de l'ordre dans les professions, voteront oui!

## Le problème de la durée du travail

Par *Edmond Wyss*

Au congrès de l'Union syndicale suisse, le collègue Edmond Wyss, docteur ès sciences économiques, a présenté un substantiel rapport concernant le problème de la durée du travail. Il nous paraît utile de le reproduire intégralement dans cette revue, en rappelant que le congrès susmentionné réclama en conclusion du débat « une réduction de la durée du travail tenant compte du développement de la technique et de la rationalisation ». Cela signifie que l'Union syndicale suisse s'est engagée à poursuivre la lutte pour une réduction générale de la durée du travail, particulièrement en soutenant les fédérations affiliées dans leur effort contractuel. Cette décision implique aussi une action vigoureuse de nos représentants dans les grandes institutions internationales, l'Organisation internationale du travail et la Confédération internationale des syndicats libres. Le conseil d'administration de l'O. I. T. vient d'ailleurs de décider fin novembre dans sa session de Bruxelles qu'une discussion de la réduction de la durée du travail en rapport avec la productivité serait engagée à la conférence internationale du travail de 1951, sur la base du rapport annuel du directeur