Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse

Herausgeber: Union syndicale suisse

Band: 59 (1967)

Heft: 3

Artikel: Les méthodes de négociation collective et de règlement des conflits dans les transports ferroviaires

Autor: Magnin, Octave

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-385437

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: 16.07.2025

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

Une saine et efficace démocratisation des études, une formation professionnelle adaptée aux besoins de notre temps sont deux volets importants d'une même politique conforme aux destinées à plus longue échéance de notre peuple. En se battant pour sa réalisation, l'USS aura contribué efficacement à effacer du domaine des possibilités le spectre de voir demain nos enfants devenir la main-d'œuvre étrangère d'autres nations.

Les méthodes de négociation collective et de règlement des conflits dans les transports ferroviaires

Par *Octave Magnin*

A Genève, du 21 novembre au 2 décembre dernier s'est tenue la huitième session de la commission des transports internes de l'OIT.

A l'ordre du jour de cette session figuraient deux questions techniques extrêmement importantes:

1. Les méthodes de négociation collective et de règlement des conflits dans les transports ferroviaires.
2. La structure des rémunérations dans les transports ferroviaires.

Notre ami Octave Magnin, secrétaire de la SEV, qui accompagnait en qualité de conseiller technique les délégués travailleurs de la Suisse, Emile Haudenschild, vice-président de la SEV, et Othmar Bæriswyl, secrétaire de la FCTA, a publié un intéressant compte-rendu des travaux de cette commission dans le *Cheminot*.

Nous reproduisons dans ce numéro la partie de cette étude spécialement consacrée aux méthodes de négociation collective et de règlement des conflits dans les transports ferroviaires. *(Réd.)*

Comme nous l'avons déjà vu, la préparation des rapports et projets de conclusion est avant tout du ressort des sous-commissions.

La sous-commission des méthodes de négociation collective et de règlement des conflits dans les transports ferroviaires, composée de 27 membres gouvernementaux, de 26 membres employeurs et de 28 membres travailleurs, a tenu huit séances. Le représentant du secrétaire général présenta tout d'abord le rapport élaboré à ce sujet. Après avoir rappelé l'existence de recommandations concernant les conventions collectives, la conciliation et l'arbitrage volontaire ainsi que des résolutions sur les relations industrielles adoptées en 1947 et des conclusions relatives aux conditions générales de travail dans les transports ferroviaires adoptées en 1961, il expliqua que le rapport soumis à la commission était principalement basé sur des renseignements que le bureau avait reçus des gouvernements, des syndicats et des directions de chemins de fer.

Tout au long des discussions des divers points soulevés, chacun s'est accordé à reconnaître que

les transports ferroviaires tiennent une position clé dans l'économie

dans son ensemble. Le fonctionnement d'un réseau ferroviaire est capital pour tout pays industrialisé et son extension est indispensable aux pays en voie de développement. De nombreux orateurs soulignèrent le besoin de sécurité, d'efficacité et de continuité dans les transports ferroviaires. On a relevé aussi le fait que, dans certains pays, les travailleurs des chemins de fer ont le statut des fonctionnaires, tandis que, dans d'autres, ils appartiennent au secteur privé. On a insisté sur le fait que les chemins de fer ont certaines obligations d'intérêt public, qu'ils sont souvent gérés suivant des principes qui diffèrent de ceux applicables au secteur privé. En outre, dans de nombreux pays, la situation financière des entreprises est précaire, elle souffre d'un déficit chronique; les difficultés sont dues notamment à la concurrence des autres moyens de transport. Les membres travailleurs ont affirmé que la compétition entre les différents moyens de transport avait été désastreuse pour leur équilibre financier. Aussi, à leur avis, l'intégration de tous les services de transport sous une direction commune est indispensable à la sauvegarde des différents moyens de transport et à leur développement.

Salaires et conditions de travail dans les chemins de fer

On a constaté qu'il y avait des procédures différentes pour déterminer les salaires et les conditions de travail des fonctionnaires d'une part, et des travailleurs liés par un contrat, de l'autre. De même, il existe de profondes différences entre les législations et les pratiques nationales relatives au droit de grève des travailleurs des chemins de fer et aux institutions pour le règlement des conflits de travail. Les délégués des travailleurs se firent aussi les avocats des négociations collectives, sans intervention gouvernementale, comme la seule méthode satisfaisante. Les membres gouvernementaux, ainsi que les employeurs ne manquèrent pas d'attirer l'attention sur les difficultés d'une telle méthode. Toutefois, la sous-commission est arrivée à la conclusion qu'il serait désirable de développer les procédures par lesquelles les syndicats pourraient être associés aussi étroitement et complètement que possible à la détermination des salaires et des conditions de travail dans les transports ferroviaires.

Il est intéressant de relever que plusieurs membres de la sous-commission ont souligné le besoin, pour les travailleurs des chemins de fer,

d'avoir leurs intérêts représentés par des syndicats forts et conscients de leurs responsabilités.

Les travailleurs ont demandé avec insistance que, sur le plan des salaires et des conditions de travail, les travailleurs des transports

ferroviaires ne soient pas défavorisés par rapport à ceux des autres branches de l'économie. Ce n'est pas aux travailleurs à supporter finalement les conséquences de la situation financière précaire des chemins de fer, puisque la responsabilité ne leur en incombe pas. Les services rendus par les transports ferroviaires à la communauté dans son ensemble doivent donc être supportés par tous et il appartient à la direction et au gouvernement d'améliorer la situation financière des chemins de fer.

Pour renforcer la position des syndicats

Fait intéressant à noter, les membres travailleurs se prononcèrent en faveur de l'inclusion dans les conventions collectives de clauses de retenue à la source des cotisations syndicales. Selon eux, il s'agit là d'un moyen efficace permettant de renforcer leur position financière et, partant, la stabilité des syndicats, de promouvoir aussi de bonnes relations professionnelles. Il est clair cependant que cette formule doit avoir l'accord individuel des travailleurs intéressés. Plusieurs membres travailleurs intervinrent encore dans la discussion pour dire les problèmes soulevés par la reconnaissance, de la part des directions, de syndicats dissidents. Ils estimèrent que la direction ne devrait pas négocier avec de tels syndicats sans obtenir, préalablement, l'accord du syndicat qui avait été jusque-là responsable des négociations.

Comment éviter et résoudre les conflits du travail?

Un temps considérable a été consacré à la discussion des conflits du travail dans les chemins de fer et leur règlement, les négociations collectives étant le meilleur moyen d'éviter les conflits. La sous-commission estima, en général, que les méthodes employées devraient avoir pour principal objectif d'aider les parties à rechercher un accord. Au sujet de l'arbitrage, les membres travailleurs affirmèrent que les conflits ne devraient être soumis à l'arbitrage qu'avec l'accord de toutes les parties intéressées. Le recours à la procédure d'arbitrage devrait être volontaire lorsque les sentences sont obligatoires pour les deux parties. Les membres travailleurs insistèrent aussi pour que la procédure d'arbitrage soit impartiale et rapide. L'avis unanime de la commission est que les parties à un conflit devraient s'abstenir d'avoir recours à l'action directe, soit sous la forme d'un arrêt de travail, soit sous la forme de modifications unilatérales des conditions de travail, pendant le déroulement de la procédure de règlement de conflit.

A propos du droit de grève comme droit fondamental

les syndicalistes insistèrent sur le fait que les employés des chemins de fer devraient jouir du droit de grève comme tous les autres travailleurs. Plusieurs membres gouvernementaux ne se sont toutefois

pas ralliés à cet avis. En ce qui concerne l'exercice du droit de grève, on ne manqua pas de souligner l'importance particulière des transports ferroviaires dans la vie d'un pays. En effet, une grève dans les transports entraîne des difficultés et des dommages considérables pour la communauté nationale.

Chacun a toutefois admis que la grève ne devrait pas être déclenchée avant que toutes les méthodes possibles de règlement du conflit n'aient été épuisées. Elle devrait être aussi considérée comme

l'arme ultime des travailleurs

et ne devrait être utilisée dans les chemins de fer que dans des circonstances exceptionnelles. Il y eut aussi accord général sur le fait que l'exercice du droit de grève n'exclut pas certaines dispositions telles qu'une période de préavis et le maintien pendant l'arrêt de travail de certains services essentiels à la vie du pays.

Les négociations collectives devraient être aussi utilisées pour adapter les conditions de travail à l'évolution structurelle et technologique dans l'industrie des transports ferroviaires. Elles favorisent la collaboration entre employeurs et travailleurs et développent le respect, la compréhension, la responsabilité de chacun. Elles contribuent enfin à favoriser la paix du travail.

Le projet de conclusions

concernant les méthodes de négociation collective et de règlement des conflits du travail dans les transports ferroviaires, dont nous avons relevé les plus importantes, a été adopté en séance plénière par 117 voix et 15 abstentions. Il s'agit là d'un réel succès si l'on tient compte des intérêts divergents et des difficultés qui se présentent chaque fois qu'il s'agit de régler les conflits du travail. Mais il faut surtout espérer que, dans la pratique, les parties intéressées s'en tiendront à toutes les recommandations adoptées à une si forte majorité.

La structure des rémunérations dans les transports ferroviaires

La sous-commission qui s'occupait de ce problème, composée d'un membre de chacune des délégations gouvernementales, d'employeurs et de travailleurs des pays siégeant à la commission, a tenu huit séances.

En présentant son rapport introductif, le représentant du secrétaire général a rappelé qu'il s'agissait essentiellement d'une étude des *principes et méthodes d'élaboration d'une structure des rémunérations* dans les entreprises de chemin de fer, et non pas des niveaux mêmes des rémunérations. Le rapport soumis à la sous-commission traitait, dans un premier chapitre de portée générale, de l'influence des cri-

tères d'ordre social et économique sur la structure de la rémunération ainsi que des méthodes de détermination des salaires adoptées par les entreprises de chemins de fer. La classification et la définition des emplois et des grades, ainsi que les effets du progrès technique sur cette classification et les perspectives de carrières offertes aux travailleurs des chemins de fer faisaient l'objet d'un deuxième chapitre. Dans un troisième chapitre, on trouvait l'analyse des différents éléments de la rémunération dont plusieurs sont propres aux chemins de fer en raison des contraintes particulières imposées par certains travaux de cette industrie: élément de base, supplément de traitement et prime, allocation et prestations diverses.

Les membres travailleurs ont surtout insisté pour qu'on institue une

garantie d'un minimum vital

de salaire pour tous les travailleurs et une augmentation en fonction du renchérissement du coût de la vie. Ils se sont également attachés à la question des perspectives de carrière ouvertes aux travailleurs des chemins de fer. Ce problème a pour eux une importance extrême. Ils souhaitent qu'il ne soit pas fait appel à des collaborateurs de l'extérieur qui n'ont pas une expérience suffisante de l'entreprise. Le porte-parole des travailleurs a demandé qu'il soit ajouté aux principes pris en considération pour l'élaboration de la structure des rémunérations

deux principes fondamentaux

d'une part la nécessité d'assurer aux travailleurs de la catégorie la plus basse un niveau de vie raisonnable supérieur au niveau d'existence; d'autre part, la nécessité de garantir le même salaire à tous les travailleurs d'une même catégorie sans distinction de race, d'opinion politique, de religion, de sexe ou de nationalité. Une discussion d'ensemble a eu lieu aussi au sujet des différents points relatifs à la classification des professions, à la qualification du travail et au critère à adopter pour ces opérations. On s'est aussi longuement attaché aux problèmes que posent les conséquences du progrès technique pour les travailleurs qu'il conviendrait de protéger contre les conséquences défavorables et surtout contre le licenciement.

Le projet de conclusion

a été adopté en séance plénière par 118 voix et 4 abstentions.

La dernière séance plénière de la commission a été consacrée, notamment, à l'adoption des projets de conclusions précités et de neuf résolutions.

La résolution concernant les *conditions de travail dans les transports urbains* demande que les sessions futures de la commission soient

tenues au courant des progrès faits dans le domaine des conditions de travail dans les transports urbains.

Une autre résolution invite le conseil d'administration du BIT à prendre toutes mesures pour convoquer la commission des transports internes à des intervalles ne dépassant pas trois ans.

La résolution concernant *la modernisation et la rationalisation dans les chemins de fer* fait appel aux gouvernements des Etats membres de l'OIT pour qu'ils s'efforcent par tous les moyens d'assurer un partage équitable des avantages résultant de la modernisation et de la rationalisation, entre tous les intéressés, y compris les travailleurs, et de prévenir les conséquences préjudiciables pouvant en découler pour les travailleurs par l'adoption d'une politique nationale appropriée en matière de main-d'œuvre et de protection sociale. Les études portant sur les conséquences sociales de l'évolution technologique dans les chemins de fer doivent être poursuivies.

La résolution concernant les problèmes intéressant *les travailleurs des transports routiers* traite plus particulièrement de la limitation effective de la durée de conduite, des horaires de travail, de l'octroi de périodes de repos suffisantes, ainsi que des dispositions régissant la sécurité et l'entretien satisfaisant des véhicules.

Les autres résolutions concernent des problèmes touchant les dockers, le personnel de l'aviation civile, les travailleurs de la navigation intérieure, ainsi que la coopération technique dans les pays en voie de développement.

Clôture de la session

Lors de la clôture de la session, les deux représentants du conseil d'administration ont pris la parole pour féliciter les délégués d'être arrivés à des conclusions communes ayant rallié la quasi-unanimité des trois groupes: gouvernementaux, employeurs et travailleurs. A ce sujet, le collègue *Jean Möri*, avec son humour habituel, s'est réjoui des magnifiques résultats otenus et du fait que gouvernements, employeurs et travailleurs ont réussi à amener le train à bon port. «Mais, a-t-il immédiatement ajouté, il faudra maintenant faire passer dans les faits toutes ces résolutions adoptées à l'unanimité.» Plusieurs orateurs sont encore venus à la tribune pour remercier également le Bureau international du travail, les fonctionnaires qui ont assisté la commission tout au long de ces débats, le secrétariat et également les interprètes qui n'ont pas toujours eu la tâche facile.

Enfin, le vice-président travailleur de la commission, notre collègue *Emile Haudenschild*, a déclaré notamment que les travailleurs espèrent que les conclusions de la commission auront des résultats pratiques, et renforceront la position des divers modes de transport dans le cadre d'une véritable politique des transports. En effet, la recherche de points communs susceptibles de rallier une remarquable majorité,

voire l'unanimité sur la plupart des problèmes fondamentaux qui ont été traités, a permis d'atteindre les objectifs figurant à l'ordre du jour de la session. Certes, a ajouté l'orateur, certaines divergences de vues subsistent quant à l'exercice intégral des droits syndicaux et à la réduction de la durée du travail, qui prend un caractère d'actualité toujours plus marqué à la suite du développement de l'évolution technique de notre époque et ses répercussions sur les conditions de travail, aussi bien que sur la situation économique des pays. Il a rappelé certaines mesures contenues dans la recommandation concernant la réduction de la durée du travail (recommandation N° 116 de 1962) qui établit la norme de la semaine de quarante heures comme norme sociale à atteindre, par étapes, si nécessaire, tout en garantissant le maintien du salaire. Ce problème de la durée du travail, du repos et des loisirs n'est pas seulement une question matérielle; il constitue aussi un témoignage du respect que l'on doit aux travailleurs, à la dignité de l'individu. L'orateur a terminé son allocution en rappelant que l'effort d'entente des trois parties démontre que, sous l'égide de l'OIT, l'ensemble de la politique sociale prend une place de premier plan dans le contexte de la politique générale, et que la paix sociale, en tant qu'élément constructif des économies nationales aussi bien que facteur indispensable à l'établissement de la paix dans le monde, est un objectif vers lequel ne peuvent que tendre toutes les bonnes volontés.

Les conclusions et résolutions adoptées seront maintenant communiquées au conseil d'administration du BIT. Les gouvernements et les organisations nationales d'employeurs et de travailleurs pourront s'en inspirer pour favoriser la paix sociale qui est aussi un élément non négligeable de la paix tout court, comme l'a si bien dit notre ami Jean Möri.

Au fil de l'actualité

Par *Jean Möri*

La Suisse prospère

N'en déplaise aux Cassandre, la politique conjoncturelle de la Confédération n'a pas si mal réussi.

Il est vrai que la récession économique de quelques Etats étrangers a été ressentie également dans notre pays. Les besoins de l'économie allemande en produits suisses ont baissé de presque 70 millions de francs au cours du quatrième trimestre de l'année 1966, par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Le taux de croissance des exportations a baissé au total de 13,5 % à 7,3 % durant la