

# FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE

XL<sup>me</sup> année. Vol. IV.

N<sup>o</sup> 55.

Samedi 22 décembre 1888

---

Abonnement par année (franco dans toute la Suisse) 4 francs.  
Prix d'insertion : 15 centimes la ligne. Les insertions doivent être transmises  
franco à l'expédition. — Imprimerie et expédition de C.-J. Wyss, à Berne.

---

## Message

du

conseil fédéral à l'assemblée fédérale relatif à une  
modification de l'article 9 de la loi concernant  
l'établissement et l'exploitation des chemins de fer  
du 23 décembre 1872.

(Du 28 novembre 1888.)

Monsieur le président et messieurs,

Dans son rapport de gestion pour l'année 1887, le conseil fédéral a jugé à propos de donner quelques renseignements détaillés au sujet des heures de service du personnel des compagnies de chemins de fer, aussi bien en ce qui concerne la question des jours de repos que celle des heures de service journalier. Nos conclusions étaient que les bases suffisantes manquent pour un contrôle fructueux, et que, relativement aux jours de repos, on devrait au moins revenir sur la législation de 1872.

La commission de gestion du conseil national, dans son rapport du 19 mai 1888, s'étant rangée à la manière de voir du conseil fédéral, tout en demandant des propositions définitives, nous sommes à même de vous les soumettre aujourd'hui en les motivant.

A cet effet, nous prendrons d'abord la liberté de jeter un regard rétrospectif sur les différentes phases par lesquelles ces questions ont passé. En première ligne, c'était la question du repos dominical qui a mis les autorités à contribution, attendu que, lors des délibérations concernant la loi sur les chemins de fer de 1872

au sein de l'assemblée fédérale, il est arrivé de la Suisse entière une série de requêtes dans lesquelles on se plaignait que les employés de l'exploitation des chemins de fer étaient successivement privés du bienfait du dimanche. On y expliquait que la famille et la religion, ces deux bases de la société, non moins que la sécurité du service, souffrent de la circonstance que les compagnies de chemins de fer vont trop loin en ce qui concerne l'utilisation du personnel le dimanche. En diminuant cette utilisation, les retards et accidents, conséquences du surmenage et de la négligence dans le service qui en résulte, diminueraient également, et, à ce point de vue déjà, l'état a l'obligation d'intervenir et d'exiger qu'aussi bien le matériel vivant que le matériel mort de l'exploitation du chemin de fer soit préservé de tout surmenage.

La commission du conseil national fit effectivement alors la proposition d'accorder aux fonctionnaires et employés de chemins de fer un dimanche libre sur trois. Le correspondant de la Nouvelle Gazette de Zurich rendit compte ainsi qu'il suit des délibérations qui eurent lieu à ce sujet : Dans toute la discussion a régné la même opinion, c'est-à-dire la nécessité et la bienfaisance du repos du dimanche pour l'ouvrier. Seulement Peyer (Schaffhouse, alors membre de la direction du Nord-Est) voyait dans l'acceptation de la proposition la possibilité de compromettre l'exploitation, car précisément le dimanche, le service, celui des voyageurs du moins, prenait de grandes dimensions et exigeait un nombreux personnel ; il prétendait que les administrations de chemins de fer avaient déjà pris l'initiative à cet égard et que même des administrations fédérales étaient en retard vis-à-vis de celles-là. Peyer demandait en conséquence que la proposition de la commission ne fût acceptée que sous la réserve que son exécution fût possible sans compromettre la sécurité du service et de l'exploitation régulière du chemin de fer. « La plupart des orateurs ont combattu cette proposition comme insuffisante. » La proposition de M. Dubs tendant à ce que les employés aient chaque semaine un jour libre et que, parmi sept jours libres, il doive y avoir un dimanche, a été combattue par MM. Heer, Stämpfli et de Büren qui firent valoir que c'était précisément le dimanche libre qui était réclamé et que ce jour-là seul garantissait le délassement intellectuel dont le manque faisait l'objet de la plainte. La proposition de M. Dubs, ainsi que la demande de M. Peyer furent alors rejetées et on adopta par contre la proposition de la commission avec l'adjonction, recommandée par M. Ziegler, stipulant que la prescription en question devait s'étendre aussi aux établissements de transport exploités par la Confédération. On donna à la disposition ainsi acceptée la rédaction définitive suivante (article 9 de la loi) :

« *Les fonctionnaires et employés des chemins de fer devront avoir au moins un dimanche libre sur trois.*

« *Cette disposition sera aussi appliquée à d'autres entreprises de transport concédées par la Confédération ou exploitées par elle (bateaux à vapeur, postes, etc.).* »

La demande de M. Schenk, d'après laquelle on devrait accorder au conseil fédéral la compétence de prononcer une amende de 100 francs au maximum pour punir les contraventions, a été combattue, puis rejetée pour le motif qu'on aurait plus tard l'occasion d'édicter des dispositions pénales.

Le procès-verbal du conseil national ne contient que les propositions et il est absolument conforme à cet égard avec la correspondance parue dans la Nouvelle Gazette de Zurich.

Après que la loi fût entrée en vigueur à partir du 31 décembre 1872, le département fédéral de l'intérieur, auquel ressortissait encore la surveillance sur l'exploitation des chemins de fer, demanda le 1<sup>er</sup> avril 1873 aux administrations si cette prescription légale était déjà en vigueur, ou quelles étaient les dispositions prises pour la mettre à exécution. Nous sommes obligés de revenir plus tard sur les réponses faites par les administrations et croyons en conséquence devoir les reproduire d'une manière un peu détaillée :

D'abord toutes les administrations sans exception constatèrent que le personnel des bureaux centraux avait davantage de repos du dimanche que celui exigé par la loi, et que, abstraction faite de travaux extraordinaires pressants, la plupart avait même le dimanche complètement libre. Au surplus, il a été fait remarquer :

1. Par la direction générale des *chemins de fer de l'Union suisse*, que, concernant le personnel des gares, toutes les mesures étaient prises pour lui accorder un dimanche libre sur trois. Il en était de même pour les garde-voie et les aiguilleurs dont, toutefois, la presque totalité avait demandé que les jours de congé qui leur sont accordés par la loi ne fussent pas tous fixés sur le dimanche, mais aussi sur des jours ouvrables. L'administration avait l'intention de donner suite à cette demande. Le personnel des trains (chefs de train et conducteurs), ainsi que le personnel des locomotives, avait jusqu'alors, d'après le tableau de service, le 7<sup>me</sup> ou le 9<sup>me</sup> jour libre, et le plus grand nombre de ces employés préférerait aussi continuer ainsi que d'avoir un dimanche libre sur trois. En considération de cela, cet usage a été maintenu pour le personnel des locomotives et les employés du service des trains furent invités à déclarer par écrit de quelle manière ils désiraient qu'on procédât au sujet de leurs jours de congé.

Quant au personnel des gares, la direction générale décida que, aux gares où le remplaçant devait être fourni par une autre gare, le dimanche libre commencerait chaque fois après l'arrivée du premier train du matin, et que le remplaçant devait retourner chez lui avec le dernier train, lorsque le train allait dans la direction de la gare de service du remplaçant et ne partait pas plus tard que 8 heures, tandis que, dans tous les autres cas, le remplacement durait jusqu'à la fin du service.

2. La direction des chemins de fer du *Nord-Est* répondit qu'elle accordait aux employés pour la surveillance et l'entretien de la voie un dimanche libre sur trois et, sur demande et dans des cas spéciaux, encore un certain nombre de jours ouvrables, à l'exception toutefois du personnel des gardes en gare de Zurich où l'octroi des dimanches libres se heurterait à des difficultés, parce qu'un grand nombre de remplaçants serait nécessaire. Pour les fonctionnaires du service d'expédition, pour autant que ce personnel n'était pas déjà plus favorablement traité, un tour satisfaisant aux exigences de la loi avait été organisé. Cette organisation ne satisfaisait toutefois pas une partie des employés du Nord-Est qui préféreraient, pour des motifs personnels, avoir de temps à autre un jour ouvrable libre au lieu d'un dimanche, ce à quoi l'administration ne voyait pas d'inconvénient, pourvu qu'aucun empêchement légal ne s'y opposât. Le personnel des trains avait jusqu'alors, à tour de rôle, régulièrement le 4<sup>me</sup> jusqu'au 7<sup>me</sup> jour libre. Si l'un de ces jours libres ne tombe pas chaque fois précisément sur le troisième dimanche, il peut d'un autre côté arriver que deux dimanches libres se suivent, et l'exécution textuelle de la loi serait liée à des difficultés qu'on ne pourrait faire disparaître qu'en réduisant en même temps et d'une manière importante les autres jours de repos. Ce personnel avait donc aussi prié l'administration de maintenir le mode suivi jusqu'alors. Il en a été de même pour le personnel des locomotives qui, après 4 jusqu'à 6 jours de travail, a à tour de rôle 3 jusqu'à 5 jours de repos et de réserve.

3. Le comité de direction du *Central* a cru devoir faire observer que les chefs de gare et les receveurs, ainsi que les garde-voie, avaient dans la règle leurs logements aux gares ou sur la ligne et qu'ils n'avaient pas un service consécutif exigeant un travail proprement dit, mais que, le dimanche, ils n'étaient que de simples agents de surveillance, et qu'à beaucoup de gares où il n'y a pas plusieurs agents stationnés qui puissent se relayer, la femme du chef de gare, qui perçoit à cet effet un modeste traitement, peut remplacer son mari en l'absence de celui-ci. Le personnel des trains et des locomotives avait un service suivi avec des jours de repos périodiques sans avoir spécialement égard aux dimanches ou aux

jours ouvrables. En outre, des congés étaient accordés avec la plus grande libéralité et on avait égard à toutes les demandes tant soit peu justifiées, et ce sans rien déduire du salaire, ni réclamer les frais de remplacement.

L'administration n'a pas manqué, eu égard à la nouvelle loi, de demander aux employés s'ils voulaient faire usage de la faculté d'avoir un dimanche libre sur trois. Un petit nombre se serait prononcé affirmativement, tandis que la plupart désiraient conserver la liberté dont ils avaient joui jusqu'alors au sujet du choix des jours de congé. Se basant là-dessus, on n'accordait un dimanche libre sur trois qu'à ceux qui en faisaient la demande. L'administration partait donc de ce point de vue que la loi n'aurait un caractère obligatoire que pour les compagnies, mais non pour les employés, auxquels on devrait laisser la faculté de renoncer aux 17 dimanches libres revenant dans un ordre invariable.

4. La direction des chemins de fer de la *Suisse occidentale* partageait la même opinion au point de vue du droit; elle cherchait aussi à faire valoir que l'application de l'article 9 lésait aussi bien la liberté de conscience, garantie par la constitution fédérale, que les droits civiques des employés qu'elle sauvegarde également. Elle ajoutait que les congés du dimanche étaient en outre oppressifs pour les compagnies et dangereux pour le public. L'administration avait néanmoins donné à choisir à tous les employés du service de surveillance et d'entretien de la voie, ainsi qu'à ceux du service des trains et des locomotives, entre les dimanches libres garantis par la loi et 18 jours de congé à choisir dans une année, et, sur 510 employés consultés, 487 s'étaient prononcés pour la faculté de choisir librement et 23 seulement avaient demandé le dimanche libre. Le personnel des gares avait tous les mois un jour libre, sans compter les congés extraordinaires accordés sur demandes. Dans les grandes gares, où les remplacements sont possibles, ce personnel alterne tous les deux ou tous les trois dimanches; les agents qui ne peuvent se faire remplacer recevaient une compensation par un plus grand nombre de jours de congé ordinaires. Dans les gares aux marchandises, on n'effectue le dimanche que le service de la grande vitesse, de sorte qu'il était possible d'accorder aux employés de ce service un dimanche libre sur deux, à l'exception toutefois du service en gare de Genève et dans les autres gares d'échange où les compagnies françaises expédient sans interruption aussi des marchandises en petite vitesse qu'on ne peut laisser séjourner. Le personnel des trains et des locomotives avait, comme chez les autres compagnies, davantage de jours de repos suivant une succession spéciale et sans égard au dimanche. On n'exigeait

du personnel du service de la voie aucun travail le dimanche, mais seulement la surveillance de la ligne.

5. La direction du *chemin de fer de l'Etat de Berne* informait que le mode d'exécution de la loi en était à la période d'essais; que du reste chaque fonctionnaire et employé avait eu de tout temps 14 jours de congé par an, à sa convenance, ainsi qu'une carte de libre circulation pour tout le réseau suisse, abstraction faite de la libération extraordinaire du service pour affaires privées, en considération du service militaire et des cas de maladie, le salaire entier étant payé quand même et les frais de remplacement mis à la charge de l'administration. Le personnel des trains avait en outre tous les 5 jours et le personnel des locomotives tous les huit jours un jour de repos, pourvu que des collègues en congé ou malades ne dussent pas être remplacés. Les occupations des aiguilleurs en gare de Bienne étant plus pénibles qu'ailleurs, ils avaient deux demi-journées de repos par semaine.

6. L'administration du *Jura-Industriel* fit savoir que chaque employé avait un jour libre par mois, sauf le personnel des trains et des locomotives qui avait un jour libre par semaine, mais que le dimanche, tous les employés étaient en service actif ou de réserve, parce que, précisément ce jour-là, par suite des réductions de taxes, il fallait faire face à un mouvement des voyageurs très important.

Les administrations de bateaux à vapeur ont toutes déclaré que l'article 9 était appliqué dans leur service ou qu'il le serait. Seules les administrations des bateaux à vapeur des lacs de Zurich et des Quatre-cantons firent remarquer que, dans la haute saison, il serait difficile d'observer toujours textuellement la loi, c'est-à-dire qu'on accorderait bien quand même au personnel un jour de repos toutes les trois semaines, mais que cela pourrait bien ne pas être précisément un dimanche sur trois.

En ce qui concerne le personnel de l'administration des postes et des télégraphes, cette question a été réglée par une ordonnance du conseil fédéral du 9 janvier 1874 (Rec. off., XI. 427).

Quant au service chez les compagnies de chemins de fer — disait le département proposant lors de la présentation du projet de l'ordonnance que nous venons de citer — des discussions longues et approfondies seront encore nécessaires jusqu'à ce qu'il soit satisfait au vœu du législateur.

Cette crainte devait se réaliser au plus haut degré. Le département des chemins de fer et du commerce, auquel avait passé dans l'intervalle la surveillance sur les chemins de fer, avait, dans son

rapport de gestion de 1873, donné communication des rapports émanant des administrations de chemins de fer et des considérations qu'elles avaient fait valoir, et exprimé l'avis qu'il fallait repousser l'idée des compagnies qui prétendent qu'on devrait les laisser appliquer la loi par une entente entre elles et leurs employés. « La rédaction entière de l'article 9 exclut, selon nous, l'interprétation que l'assemblée fédérale aurait par là eu l'intention de décréter des dispositions concernant les congés ou des jours libres en général pour éviter une exploitation abusive des ouvriers, — qu'elle n'a rien voulu leur garantir d'autre que le repos du dimanche, qui dans son opinion était indispensable, avec tous les avantages que l'opinion publique attache généralement à cette institution. Atteindre si possible ce but, c'est ce que nous considérons comme notre tâche, difficile d'abord, etc. » Il a aussi été observé pour la première fois que, tandis que les fonctionnaires et employés des chemins de fer disposent au moins de quelques jours ouvrables, la nombreuse catégorie des ouvriers qui ne sont occupés qu'à la journée, bien que comprenant des classes entières avec service permanent, par exemple garde-wagons, portefaix, etc. (et, nous ajoutons encore, le plus souvent aussi le personnel du service des manœuvres et partout les ouvriers du dépôt) ne peut jouir du jour de repos qu'en perdant le salaire de la journée.

La majorité de la commission de gestion du conseil des états (F. féd. 1874, I. 788) trouvait qu'il ne fallait pas interpréter la loi trop rigoureusement et que son but principal serait atteint si l'on faisait en sorte que chaque fonctionnaire ou employé eût, en fait de jours libres, soit la troisième partie de tous les dimanches de l'année, soit un nombre correspondant de jours ouvrables.

Le conseil des états et avec lui le conseil national se prononcèrent toutefois contre la manière de voir de la majorité de la commission et dans le sens du conseil fédéral. Ce dernier déclara alors aux compagnies, dans une circulaire du 23 novembre 1874 (F. féd. 1874, III. 547), qu'il n'avait plus à s'occuper de réfuter les objections tendant à représenter son interprétation comme contraire aux principes de l'égalité de tous les citoyens devant la loi et de la liberté de conscience et de croyance, mais qu'il devait exiger qu'on lui fit de nouveau rapport sur la question de savoir si tout le personnel jouissait alors du dimanche libre, et que, pour autant que la loi n'était pas encore appliquée, on en indiquât les motifs. Cette circulaire visait aussi le corps des hommes d'équipe, manœuvres, etc., c'est-à-dire en général le personnel payé à la journée, quoiqu'il soit en réalité permanent, et elle demandait si ce personnel jouissait du repos régulier du dimanche sans être pour cela obligé de renoncer au salaire de la journée.

L'interprétation de l'article 9 par la majorité de la commission du conseil des états avait toutefois tellement rassuré les administrations de chemins de fer qu'elles osèrent risquer de se borner à répondre en substance que les conditions n'avaient pas changé, c'est-à-dire qu'elles se refusaient d'exécuter la loi. Actuellement aussi, toutes les compagnies prétendent de nouveau qu'il faut laisser l'employé libre de demander ou pas congé le dimanche. « La plus grande partie des employés dont les fonctions exigent du service le dimanche », dit le comité de direction du Central dans sa requête du 12 décembre 1874, « a demandé formellement qu'on s'abstint de lui octroyer congé le dimanche, soit que ces employés estiment n'être en aucune manière dérangés dans leur repos du dimanche par les obligations qu'ils ont à remplir ce jour-là, comme par exemple les chefs de gare aux stations secondaires, les garde-voie, etc., soit qu'ils ne veuillent se laisser rien *prescrire*, ni rien *imposer* relativement au choix de leurs jours libres ». Les compagnies de l'Union suisse et de la Suisse occidentale déclarèrent qu'elles avaient derechef offert à leur personnel, sans exception, des dimanches libres, mais que la plus petite partie seulement les avait réclamés. Quant aux ouvriers à la journée, le besoin de décréter des jours de repos déterminés ne se faisait nullement sentir ; ils sont libres d'interrompre leur travail quand cela leur plait, mais alors on ne leur paie par contre pas de salaire, comme c'est partout l'usage. D'après la manière de voir du comité de direction du Central, si l'on exigeait le paiement du salaire aux ouvriers à la journée aussi pour les jours de repos, il faudrait diminuer ce salaire en conséquence.

En même temps le département des chemins de fer recevait à plusieurs reprises des plaintes qui disaient que le dimanche libre prévu dans les instructions n'était en réalité pas accordé. Ainsi, le chef de gare de Balerna prétendait, dans une lettre du 5 mars 1876, que, même sur sa demande, il ne lui avait pas été possible d'obtenir un jour de repos le dimanche ; il disait qu'une requête y relative avait été écartée trois fois et ce pour le motif formel que l'octroi de permission (le dimanche) ne pouvait être *extorqué* à l'administration, mais que cela devait être considéré comme une faveur etc.

Dans l'intervalle, la commission du conseil des états pour l'examen de la gestion du conseil fédéral en 1874 (F. féd. 1875, III. 103) s'était de nouveau exprimée contre « la restriction spéciale des jours de repos aux dimanches », parce que le mouvement des voyageurs, loin d'être plus restreint le dimanche sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur, a au contraire plus d'importance ce jour-là, et qu'il n'était pas possible « de faire prendre à la population des habitudes inverses ; le public s'y opposerait avec au-

tant de véhémence que les entreprises de transport elles-mêmes. Ces dernières, en s'appuyant sur des détails et des points importants, font valoir dans leur mémoire la circonstance que l'observation stricte de la prescription législative en question compromettrait gravement la sécurité du trafic. » « Les ouvriers eux-mêmes, pour le plus grand nombre du moins, ne veulent pas être contraints de prendre leur jour de congé précisément le dimanche. » Sa proposition, d'inviter le conseil fédéral à présenter un rapport et des propositions sur la question de savoir s'il n'y avait pas lieu de supprimer, dans la prescription législative accordant aux employés au moins un jour libre sur trois semaines, la restriction de ces jours libres aux dimanches, — a, il est vrai, été de nouveau rejetée par les chambres. Le conseil fédéral déclara néanmoins être disposé à ordonner une enquête détaillée au sujet des circonstances y relatives et à conformer ses décisions ultérieures aux résultats de cette enquête. Il fit en même temps observer qu'au reste les obligations des compagnies de chemins de fer étaient limitées les dimanches et jours de fête, attendu que, d'après le nouveau règlement de transport (de juillet 1876), elles n'étaient pas tenues d'accepter des marchandises de n'importe quelle nature ces jours-là, ni de les aviser ou de les délivrer, et qu'en outre, la veille des dimanches et jours de fête, la réception des marchandises cessait à 5 heures en été et à 4 heures en hiver.

L'enquête n'eut toutefois pas lieu ; elle fut devancée par une nouvelle proposition de la commission d'examen de gestion, du 19 mai 1877 (F. féd. 1877, II. 800), qui tendait derechef à inviter le conseil fédéral à présenter un projet de loi permettant le remplacement du dimanche libre par un jour ouvrable libre, proposition que les chambres acceptèrent.

Le projet du conseil fédéral date du 29 janvier 1878 (F. féd. 1878, I. 150). Il se réfère aux motifs invoqués par la commission d'examen de gestion et reproduits déjà en substance ci-haut ; il conclut en proposant de modifier ainsi qu'il suit l'article 9 de la loi du 23 décembre 1872 :

Art. 9. Les fonctionnaires et employés des chemins de fer devront avoir au moins un dimanche libre sur trois.

Pour les catégories de fonctionnaires et d'employés dont le remplacement le dimanche est lié à des difficultés ou n'est pas praticable dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation, les administrations de chemins de fer peuvent, moyennant l'approbation du conseil fédéral, décider que le dimanche libre sera remplacé par un jour ouvrable. Le même échange pourra aussi avoir lieu, exceptionnellement, pour d'autres fonction-

naires et employés, s'ils en font la demande à leurs préposés respectifs.

Ces dispositions seront aussi appliquées à d'autres entreprises de transport concédées par la Confédération ou exploitées par elle (bateaux à vapeur, postes, etc.).

Le 14 février 1878, cette proposition a été élevée au rang de loi (Rec. off., III. 398).

En exécution de cette loi, le conseil fédéral décida, le 28 juin 1878, après avoir entendu les administrations de chemins de fer et sur le désir de celles-ci, que les dimanches libres pourraient être remplacés par des jours ouvrables libres pour les catégories suivantes d'employés :

1. pour le personnel des locomotives, des trains, des wagons et de la surveillance de la voie, les capitaines de bateaux à vapeur, les matelots et les machinistes, et, au besoin, aussi le personnel des gares du *Nord-Est* ;
2. pour le personnel des trains et des machines du *Central* ;
3. pour le personnel des trains et des machines, le personnel des gares en service extérieur, les garde-voie et les aiguilleurs des chemins de fer de l'*Union suisse*, de la *Suisse occidentale*, du *Gothard*, du *Jura-Berne-Lucerne*, du *National*, de l'*Emmenthal* et du *Tössthal*.

Pour les petites entreprises, il fut décidé de faire provisoirement abstraction de l'établissement de classes. La diversité de traitement du personnel chez les grandes compagnies est basée sur les propositions des administrations et sur la circonstance que l'organisation également différente du service la justifie.

On a rétabli par là et en outre légalisé ce qui existait avant 1872, en y ajoutant toutefois que les compagnies ont reconnu expressément à leurs employés le droit d'avoir au minimum 17 à 18 jours de repos par année. Mais l'idée fondamentale de la loi de 1872, l'assurance du repos dominical, a été sacrifiée, car, quoiqu'elle figure en première ligne dans l'article 9 modifié, elle est pourtant mise formellement hors de vigueur pour les catégories d'employés que nous venons de désigner et supprimée en fait par l'autorisation accordée aux autres de changer le dimanche en jour ouvrable libre. Le besoin — que les compagnies font elles-mêmes ressortir — pour les employés de pouvoir disposer de temps à autre de jours ouvrables, fait, d'un côté, que cet échange est souvent demandé et que, suivant les circonstances, il devient la règle, et, de l'autre, la restriction plus ou moins sévère du congé pour ces

dernières catégories aux 17 à 18 jours par année « accordés par la loi » amène également ce résultat.

La modification apportée par la loi supplémentaire du 14 février 1878 se fit en outre aussi sentir en ce que les différentes compagnies crurent pouvoir faire abstraction de l'octroi *régulier* des jours de repos pour le personnel n'ayant pas de tours de service déterminés et revenir à l'ancien usage, suivant lequel les employés devaient demander congé. Ainsi, vers la fin de l'année 1878, un certain nombre d'aiguilleurs des chemins de fer de l'Union suisse s'est plaint que non-seulement on leur retranchait le repos du dimanche, mais qu'on ne leur accordait pas même d'équivalent. Ces employés demandaient que l'administration fût tenue de répartir les jours ouvrables libres dans un certain ordre, afin qu'ils ne fussent pas obligés de *mendier* le droit que la loi leur accorde. Cette même administration qui, en 1873, écrivait au département de l'intérieur qu'elle laissait ses employés complètement libres de demander congé le dimanche ou un jour ouvrable, prétendit alors qu'on ne pouvait absolument pas se passer d'eux le dimanche et elle chercha à motiver le procédé relatif à l'octroi de congés les jours ouvrables lorsqu'ils sont demandés, en avançant qu'un tour fixe était tout-à-fait contre les intérêts des employés et que la grande majorité ne s'en accommoderait pas du tout (lettre de la direction générale des chemins de fer de l'Union suisse au département des chemins de fer, du 5 février 1879). Le département invita ensuite l'administration à fixer aussi 3 mois au moins d'avance les jours de repos tombant sur des dimanches et à en informer les employés, sans qu'une objection ait été faite à cet égard.

Les dispositions d'autres administrations donnèrent lieu à des décisions semblables, et on n'a en réalité pas réussi à faire appliquer partout le principe de la répartition régulière des jours de repos sur les jours ouvrables. Il ressort du moins des rapports adressés au département qu'on attend encore toujours et dans beaucoup de cas que le congé soit demandé, et l'on continue à opposer aux réclamations contre cette manière de procéder la convenance des employés qui ne peuvent pas se contenter de jours de repos isolés, mais qui çà et là en ont besoin de plusieurs à la fois.

Si, d'un autre côté, nous pouvons derechef constater du moins que les 17 à 18 jours de repos au maximum sont accordés par année à la totalité des fonctionnaires et employés des compagnies de chemins de fer, nous pouvons d'autant moins cacher que la loi complémentaire de 1878 a non seulement refoulé à l'arrière-plan l'idée du repos dominical, mais qu'elle a aussi fourni l'occasion de surmener et de réduire le personnel dans la plus forte mesure possible. Nous ne pouvons pas établir de combien la tâche des divers

employés est devenue plus lourde et les heures de présence et de travail journaliers plus longues. Par contre, il est clair que cette conséquence pouvait se renouveler dans la même proportion que la suppression des dimanches libres permet une utilisation plus grande du personnel, car le personnel supplémentaire pour le remplacement le dimanche existait aussi les jours ouvrables et faisait une partie du travail. Avec la diminution du personnel auxiliaire que permettait le transfert des jours de repos sur les jours ouvrables, le travail de ce personnel a dû être fait par les employés permanents. Nous sommes bien obligés de croire qu'un surmenage a eu lieu dans ce sens. Du moins, le nombre des employés de l'exploitation, de 14,249 qu'il était en 1878, est descendu à 13,371 en 1879 et à 13,243 en 1880, quoique, dans le même intervalle, le nombre des kilomètres exploités soit monté de 2542 à 2566, et l'importance de la circulation des trains n'ait changé que d'une manière tout-à-fait insignifiante (13,104,195 kilomètres de locomotives en 1878 contre 13,077,233 en 1880). Les groupes de journaliers permanents ne participent jusqu'à présent pas encore au jour de repos régulier.

Cette réduction et par là le surmenage du personnel des chemins de fer a certainement occasionné les plaintes qui, en 1879 déjà, ont été l'objet des délibérations de la commission du conseil national pour l'examen de la gestion et qui ont donné lieu au désir formulé par celle-ci que, relativement au service et aux heures de travail des aiguilleurs et des garde-barrières, du personnel des manœuvres, etc., une enquête soit ordonnée et des règles établies.

Des renseignements circonstanciés pris à cet égard par le département des chemins de fer en ont été la première conséquence, ainsi que cela résulte d'abord du rapport de gestion pour l'année 1879 (F. féd. 1880, II. 855), dans lequel on émet toutefois des doutes sur la question de savoir si, sous le régime d'exploitation des chemins de fer privés, on peut édicter des règles uniformes quant à la durée du travail du personnel. On y ajoutait que du moins le gouvernement allemand n'avait pas tenté cet essai, mais qu'il s'était contenté de recommander aux administrations de fixer pour les garde-voie et les aiguilleurs un service effectif de 14 heures, en tenant compte en outre du temps nécessaire à l'agent pour se rendre à son domicile et revenir à son poste, et que ce gouvernement avait dû constater que ce maximum était dans beaucoup de cas notablement dépassé et que, pour quelques lignes, il s'élevait jusqu'à 18 heures, exactement comme en Suisse, où il arrive aussi que les heures de service atteignent 18, atténuées il est vrai par les heures libres dans le courant de la journée et par la circonstance que les jours où le service est pénible alternent avec ceux où il est plus facile.

Ensuite des communications qui ont pu être faites au moyen des renseignements pris en 1880, l'assemblée fédérale a, le 25/28 juin 1881, chargé le conseil fédéral

« d'examiner comment sont appliquées chez les diverses compagnies de chemins de fer les prescriptions concernant

- a. l'octroi des dimanches libres garantis par la loi;
- b. les heures de travail journalier,

et à donner à ce sujet chaque année des renseignements dans son rapport de gestion ».

L'autorité de surveillance a mis un soin particulier à satisfaire le mieux possible à l'ordre qui lui était donné.

En ce qui concerne les heures de travail ou, pour mieux dire, *les heures de travail journalier*, on a cherché avant tout à établir des bases pouvant constituer un point de départ pour le contrôle. C'est dans ce sens que le département des chemins de fer a, le 18 juillet 1881, informé les compagnies que, d'après sa manière de voir:

1. les heures de présence d'un employé ne devaient en aucun cas dépasser 16 par jour et qu'il fallait accorder à chaque employé un repos ininterrompu de 8 heures au moins;
2. le maximum des heures de travail effectif doit être fixé à 11 et on ne peut l'augmenter jusqu'à concurrence de 2 heures supplémentaires que moyennant indemnité spéciale;
3. après un travail ininterrompu de 6 heures, un repos d'une heure au moins doit être accordé. et enfin
4. pour le personnel des locomotives et des trains et les aiguilleurs des stations principales, le minimum d'un jour de congé en 3 semaines ne suffit pas et il doit être augmenté.

En réponse, les compagnies déclarèrent qu'elles se sont constamment efforcées de régler aussi favorablement que possible les conditions sociales de leurs employés. Elles répétèrent, ainsi qu'elles l'avaient déjà dit en 1873 relativement aux jours de repos, que, depuis longtemps, elles possédaient pour le bien et dans l'intérêt de leur personnel des institutions que l'on rechercherait en vain auprès d'une administration publique quelconque.

« L'emploi assuré avec salaire régulier, l'abandon de logements de service sains à une grande partie des employés, l'équipement, la prévoyance pour la vieillesse et l'invalidité, fournissent la preuve que les conditions économiques et morales des employés de chemins de fer sont loin d'être aussi défavorables qu'on le prétend souvent.

L'affluence tout à fait extraordinaire des postulants le prouve surabondamment.

« Quant à la journée de travail, les prestations imposées au personnel des trains et des machines, ainsi qu'aux employés occupés au dehors — catégories dont il s'agit uniquement ici — ne sont ni continues, ni aussi uniformes, ni conformément aussi fatigantes, que dans de nombreuses branches d'industrie et usines. On se trouve donc partout en présence d'une situation pour laquelle la loi sur les fabriques elle-même s'est abstenue de régler la durée de la journée, et il ne saurait être question d'exploitation inadmissible du personnel, par le fait déjà que l'on évite autant que possible le travail en sus du temps normal et que, dans les cas où il n'y a pas moyen de le faire, une indemnité spéciale est payée pour les heures supplémentaires. Les administrations ajoutent qu'elles sont absolument d'accord que nul ne doit être astreint à un travail journalier qui excède ses forces ou qui ne soit pas compatible avec les dispositions en vigueur sur la police sanitaire. D'autre part, fixer une durée égale pour toutes les catégories constituerait une mesure complètement manquée, vu les différences notables que comporte la quantité même du travail.

« On adopterait une durée trop longue pour de gros travaux fatigants et trop courte pour une occupation peu pénible, ce qui créerait des inconvénients dans les deux sens, pour le patron et l'ouvrier. »

En ce qui concerne la fixation d'un temps de présence normal de 16 heures, suivi d'un repos de 8 heures, le mémoire concluait qu'il ne pouvait être satisfait à ce postulat que dans le sens de la fixation d'une *moyenne* pour le temps de présence et d'une *moyenne* pour la durée du repos qui doit lui succéder, sous réserve d'exceptions dans des circonstances particulières; il concluait de même relativement au maximum de 11 heures pour la journée de travail, « des journées plus fortes sont toujours suivies de périodes moins chargées, de sorte qu'en moyenne la limite journalière de 11 heures n'est en tout cas pas même atteinte ».

« Toutes les compagnies suisses dépassent, actuellement déjà, le minimum légal des jours de congé du personnel des trains, et il a ainsi été tenu compte du vœu y relatif. En revanche, elles estiment qu'il n'est pas urgent de traiter sur le même pied les aiguilleurs dans les gares importantes, attendu que leur service est beaucoup moins chargé que celui du personnel susmentionné qui, en outre, est appelé à passer au dehors une partie de son temps. »

Les compagnies se plaçaient ainsi au même point de vue que celui auquel elles s'étaient placées à l'égard de l'article 9 de la loi

sur les chemins de fer de 1872. Elles cherchèrent d'abord, par une certaine condescendance, à éviter un conflit, afin de maintenir ensuite d'autant plus prudemment la position ainsi obtenue et de taxer les observations de l'autorité de surveillance d'ingérence inutile dans des questions qui ne regardent pas l'état. Ainsi, à la réserve que, pour les employés demeurant en dehors des stations, le repos de nuit n'était assuré que lorsque les heures de présence comprenaient le temps nécessaire à l'employé pour se rendre à son domicile et revenir à son poste, la direction des *chemins de fer de l'Union suisse* a répondu que cette interprétation était « nouvelle et inacceptable », attendu que, « de même que dans les fabriques, le service et par là le temps de présence commençaient avec la présence sur place à l'heure fixée ». « Des centaines de mille individus », dit la direction des chemins de fer de l'Union suisse dans la même lettre, « s'estimeraient heureux qu'on leur offrit les mêmes conditions d'existence qu'au personnel du chemin de fer et à notre personnel en particulier qui ne désire absolument pas que le roulement de service soit modifié et pour lequel une réduction n'aurait pour conséquence qu'une diminution de l'indemnité de parcours et d'un autre côté un surcroît de dépenses qu'on ne pourrait éviter en restant plus longtemps inoccupé dans les gares » (lettre de la direction au département, du 7 mars 1887). Tout dernièrement la direction des *chemins de fer du Nord-Est* s'exprimait de même sur le reproche de surmener le personnel. « En fixant les heures de service du personnel des stations, nous tâchons, dans notre propre intérêt, de réduire le plus possible les heures de présence; cela n'est toutefois pas partout possible dans la mesure désirée par le département sans augmenter le personnel, et, si l'on avait recours à ce moyen, il en résulterait des conséquences bien plus graves que le fait d'excéder le maximum admis. En premier lieu, on ne pourrait assurer l'occupation des gens à engager que pour le service d'été, ce qui aurait pour conséquence qu'on trouverait difficilement comme aiguilleurs et pour le service des marchandises, des gens qu'on peut employer; pour le service d'expédition, il serait complètement impossible de trouver, pour les occuper d'une manière passagère, des remplaçants connaissant suffisamment le service. En admettant toutefois qu'on réussisse à découvrir les employés nécessaires, il y aurait l'inconvénient que le personnel ainsi renforcé serait trop peu occupé pendant la journée, ce qui l'engagerait à fréquenter davantage les auberges. Enfin, il faudrait congédier ce personnel auxiliaire à la porte de l'hiver, etc. » (Lettre du Nord-Est au département, du 9 septembre 1888.) En outre, on citait de-rechef l'augmentation de frais qu'entraînerait l'accomplissement du programme de 1881, « sans avoir obtenu par là quelque chose de bien utile au point de vue pratique » (lettre de la même adminis-

tration du 14 juillet 1887). Lorsque, en été 1887, on réclama contre le service, imposé au personnel des chemins de fer de l'Union suisse, cette administration répondit entre autres que les heures dites de travail (sur 18 h. 15 m. de présence, y compris le temps d'aller à la maison et de revenir à la gare) avaient, il est vrai, pour deux hommes sur un groupe de quatre, été portées à 12 h. 56 m., mais y compris 3 heures 39 minutes pour parcours à vide de Zurich à Rappersweil et de Rappersweil à Sargans, temps pendant lequel ces deux hommes n'avaient rien à faire et pouvaient par conséquent se reposer dans le train, étaient à déduire! Les revendications du public étaient aussi citées pour justifier ce qu'on exigeait de plus du personnel. Lorsque, en 1887, les journaux s'occupèrent de la mise à réquisition du personnel de la halle aux marchandises de St-Gall jusqu'à 2 et 3 heures le dimanche matin, la direction des chemins de fer de l'Union suisse contesta, il est vrai, le fait, mais elle avoua que, le samedi, il était absolument nécessaire de prolonger le travail jusque vers minuit, parce que ce seraient les négociants qui se plaindraient les premiers, si l'on ne s'occupait pas des marchandises avec toute la diligence possible.

Les chemins de fer de l'Union suisse, et à côté d'eux les chemins de fer de la Suisse occidentale, ont aussi prétendu que les répartitions du service du personnel des trains, modifiées d'après le désir du département et dans le sens du programme de 1881, avaient trouvé de l'opposition chez ce personnel lui-même, en partie parce qu'il en résultait des inconvénients (augmentation des cas où il faut coucher à d'autres stations que celle du domicile, diminution des occasions de prendre les repas à la maison), et en partie à cause de la diminution des indemnités de parcours effectué. Nous ne prétendons pas que ces modifications ont précisément eu lieu ainsi dans l'intention de démontrer l'excellence des répartitions de service contestées par le département des chemins de fer, mais les compagnies profitent de cette occasion pour y revenir « dans l'intérêt de leurs employés ». Nous ne pouvons clore ces communications, qu'on pourrait étendre à volonté, sans songer encore au cas suivant: La direction du Nord-Est, sur les instances du département des chemins de fer, déclarait être disposée à adjoindre un quatrième employé aux trois aiguilleurs d'Amrisweil qui ont chacun 17 heures de service journalier, ce qui aurait réduit le service des derniers à 13 heures. Les aiguilleurs réclamèrent toutefois contre cette disposition, parce qu'on leur retirait ainsi le supplément journalier de chacun  $4 \times 25$  centimes qu'ils touchaient jusqu'alors pour « heures supplémentaires ». La réduction consistant dans un gain accessoire de 1 franc ajouté au salaire ordinaire de 3 à 3½ francs par jour est certainement assez grande pour qu'on puisse comprendre la réclamation des aiguilleurs.

Lorsqu'il s'agit de comparer les *répartitions normales* actuelles pour le service des fonctionnaires et employés avec celles d'il y a dix ans, on arrive toujours à la conclusion que le contrôle continué année par année n'a pas été sans résultat. La récapitulation ci-après des résultats de la vérification des *répartitions de service pour l'été 1888* fait certainement le mieux ressortir jusqu'à quel point ce contrôle fait encore défaut.

Mais les indications suivantes démontrent que et jusqu'à quel point les résultats de ce contrôle ne suffisent pas encore. Quant au *personnel des stations*, les heures de service dépassent celles prévues au programme de 1881 :

*Union suisse.*

|                                       |                            |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Chef de gare à Sevelen . . . . .      | 18 h. 15 min.              |
| Les aiguilleurs à St-Gall . . . . .   | 17 » 51 »                  |
| Les aiguilleurs à Sargans . . . . .   | 17 » 40 »                  |
| Les aiguilleurs à Rorschach . . . . . | 17 » — »                   |
| Chef de gare à Dübendorf . . . . .    | 16 » 30 »                  |
| Plusieurs employés                    | de 16 h. 15 m. à 16 » 05 » |

Les chefs de gare et de station, leurs remplaçants, les surveillants dans les gares, ainsi que les aiguilleurs et les garde-wagons n'ont des jours de repos que les jours ouvrables; les autres employés des stations ont un dimanche libre sur trois.

*Nord-Est.*

|   |               |
|---|---------------|
| Garde à Kreuzlingen . . . . .                 | 17 h. 55 min. |
| Chef de gare à Kreuzlingen . . . . .          | 17 » 50 »     |
| Chef de gare à Münsterlingen . . . . .        | 17 » 50 »     |
| Chef de gare à Altnau . . . . .               | 17 » 40 »     |
| Garde à Altnau . . . . .                      | 17 » 25 »     |
| Aiguilleur à Mumpf . . . . .                  | 17 » 20 »     |
| Chef de gare à Güttingen . . . . .            | 17 » 15 »     |
| Garde à Güttingen . . . . .                   | 17 » 15 »     |
| Chef de garde et aide à Wallisellen . . . . . | 17 » 10 »     |
| Chef de gare à Lintthal . . . . .             | 17 » 10 »     |
| Chef de gare à Kessweil . . . . .             | 17 » 05 »     |
| Garde à Kessweil . . . . .                    | 17 » 05 »     |
| Aiguilleur à Diesbach . . . . .               | 17 » 05 »     |
| Chef de gare à Rüti . . . . .                 | 17 » 05 »     |
| Chef de gare à Rapperswyl . . . . .           | 17 » — »      |
| Deux chauffeurs à Brugg . . . . .             | 17 » — »      |
| Deux aiguilleurs à Rheinfelden . . . . .      | 17 » — »      |
| Deux aiguilleurs à Enge . . . . .             | 17 » — »      |

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| Chef de gare à Diesbach . . . . .              | 17 h. — min.                |
| Un ouvrier à Rothkreuz . . . . .               | 17 » — »                    |
| Aiguilleur à Knonan . . . . .                  | 17 » — »                    |
| Un ouvrier des transports à Oerlikon . . . . . | 17 » — »                    |
| Chef de gare à Uttweil . . . . .               | 16 » 55 »                   |
| Garde à Uttweil . . . . .                      | 16 » 55 »                   |
| Un garde-voiture à Schaffhouse . . . . .       | 16 » 55 »                   |
| Chef de gare à Emmishofen . . . . .            | 16 » 50 »                   |
| Garde à Amrisweil . . . . .                    | 16 » 50 »                   |
| Chef de gare à Au . . . . .                    | 16 » 50 »                   |
| Aiguilleur à Luchsingen . . . . .              | 16 » 50 »                   |
| Chef de gare à Möhlin . . . . .                | 16 » 45 »                   |
| Aiguilleur à Eiken . . . . .                   | 16 » 45 »                   |
| Garde à Emmishofen . . . . .                   | 16 » 45 »                   |
| Ouvrier des transports à Amrisweil . . . . .   | 16 » 45 »                   |
| Aiguilleur à Nidfurn . . . . .                 | 16 » 45 »                   |
| Chef de gare à Luchsingen . . . . .            | 16 » 45 »                   |
| Un aide à Bülach . . . . .                     | 16 » 40 »                   |
| Chef de gare à Niederglatt . . . . .           | 16 » 40 »                   |
| Deux aiguilleurs à Augst . . . . .             | 16 » 40 »                   |
| Aiguilleur à Hornussen . . . . .               | 16 » 40 »                   |
| Un garde à Tägerweilen . . . . .               | 16 » 40 »                   |
| Chef de gare à Horn . . . . .                  | 16 » 40 »                   |
| Chef de gare à Töss . . . . .                  | 16 » 40 »                   |
| Un aiguilleur à Horgen . . . . .               | 16 » 40 »                   |
| Deux aiguilleurs à Stein . . . . .             | 16 » 35 »                   |
| Chef de gare à Tägerweilen . . . . .           | 16 » 35 »                   |
| Chef de gare à Bendlikon . . . . .             | 16 » 35 »                   |
| Deux aiguilleurs à Bülach . . . . .            | 16 » 30 »                   |
| Chef de gare à Augst . . . . .                 | 16 » 30 »                   |
| Un garde à Romanshorn . . . . .                | 16 » 30 »                   |
| Aiguilleurs à Wülflingen . . . . .             | 16 » 30 »                   |
| Aiguilleurs à Bendlikon . . . . .              | 16 » 30 »                   |
| Aiguilleurs à Oberrieden . . . . .             | 16 » 30 »                   |
| Chef de gare à Nidfurn . . . . .               | 16 » 30 »                   |
| Six aiguilleurs à Rothkreuz . . . . .          | 16 » 30 »                   |
| Deux gardes à Schlieren . . . . .              | 16 » 30 »                   |
| Plusieurs employés . . . . .                   | entre 16 h. 25 et 16 » 05 » |

Chaque fonctionnaire et employé a au moins une journée entière de libre toutes les 3 semaines; ceux qui ont 16½ heures de service journalier, tous les 15 jours, et ceux avec 17 heures environ de service, tous les dix jours.

*Central.*

|   |                            |
|---|----------------------------|
| Un préposé aux aiguilles centralisées à Berne | 18 h. — min.               |
| Quatre gardes à Berne . . . . .               | 18 » — »                   |
| Chef de gare à Dänikon . . . . .              | 17 » 55 »                  |
| Chef de gare à Läufelfingen . . . . .         | 17 » 45 »                  |
| Chef de gare à Wangen près Olten . . . . .    | 17 » 30 »                  |
| Chef de gare à Hägendorf . . . . .            | 17 » 30 »                  |
| Deux gardes à Kölliken . . . . .              | 17 » 30 »                  |
| Deux gardes à Gümligen . . . . .              | 17 » 25 »                  |
| Chef de gare à Egerkingen . . . . .           | 17 » 10 »                  |
| Chef de gare à Oberrütti . . . . .            | 17 » 10 »                  |
| Chef de gare à Niederwyl . . . . .            | 17 » 05 »                  |
| Chef de gare à Sommerau . . . . .             | 17 » — »                   |
| Un garde à Hindelbank . . . . .               | 17 » — »                   |
| Un garde à Schönbühl . . . . .                | 17 » — »                   |
| Un groupe de manœuvres à Berne . . . . .      | 17 » — »                   |
| Deux aiguilleurs à Berne . . . . .            | 17 » — »                   |
| Chef de gare à Perles . . . . .               | 16 » 55 »                  |
| Chef de gare à Safenwyl . . . . .             | 16 » 55 »                  |
| Chef de gare à Langenthal . . . . .           | 16 » 50 »                  |
| Garde à Niederwyl . . . . .                   | 16 » 45 »                  |
| Chef de gare à Oberbuchsiten . . . . .        | 16 » 45 »                  |
| Chef de gare à Mühlau . . . . .               | 16 » 40 »                  |
| Un ouvrier à Lyssach . . . . .                | 16 » 30 »                  |
| Garde à Lyssach . . . . .                     | 16 » 30 »                  |
| Un sous-chef de gare à Berne . . . . .        | 16 » 30 »                  |
| Deux ouvriers aux bagages à Berne . . . . .   | 16 » 30 »                  |
| Trois aiguilleurs à Berne . . . . .           | 16 » 30 »                  |
| Quatre gardes à Nouveau-Soleure . . . . .     | 16 » 30 »                  |
| Aiguilleur à Subigen . . . . .                | 16 » 30 »                  |
| Chef de gare à Kölliken . . . . .             | 16 » 30 »                  |
| Un ouvrier à Bremgarten . . . . .             | 16 » 30 »                  |
| Chef de gare à Benzenschwyl . . . . .         | 16 » 30 »                  |
| Plusieurs employés entre                      | 16 h. 25 min. et 16 » 05 » |

Dans les fortes journées du sous-chef et des gardes à Berne, une pause de 6 à 7 heures est prévue. Deux employés ont tous les dimanches, deux autres tous les trois dimanches une demi-journée libre, le reste à leur choix; 576 employés demandent et utilisent les jours de repos suivant leurs besoins; 26 en jouissent d'après un tour régulier, mais les jours ouvrables; 238 ont un dimanche libre sur trois, 83 sur deux et 183 tous les dimanches libres.

*Gothard.*

Il n'y a que le chef de gare de *Lavorgo* qui ait 18 heures de présence journalière, dans lesquelles sont toutefois compris un repos de 5 heures et 12 heures de travail; cet agent n'a donc qu'un repos de nuit de 6 heures.

Tous les autres employés ont 16 heures et moins de service par jour.

Les employés aux bagages à *Chiasso* n'ont que tous les mois un dimanche libre; 149 employés ont régulièrement le jour de repos légal; 101 ont un jour de repos toutes les trois semaines, tantôt le dimanche, tantôt un jour ouvrable, 7 seulement les jours ouvrables, 2 à leur choix.

*Jura-Berne-Lucerne.*

Il n'y a que le chef de gare de *Littau* qui ait plus de 16 heures (16 h. 35) de service journalier; on lui accorde par contre un jour de repos tous les 15 jours (au lieu de toutes les trois semaines). Tous les autres employés ont 16 heures ou moins de service journalier.

Les chefs de gare de *Porrentruy*, *Delémont*, *Laufon*, *Moutier*, *Tavannes*, *Sonceboz*, *St-Imier*, *Bienne*, *Lyss*, *Langnan*, *Interlaken*, *Delle*, *Bâle* et leurs remplaçants, les commis des grandes gares, les aiguilleurs et le personnel occupé aux chargements ont les dimanches libres fixés par la loi.

*Suisse occidentale et Simplon.*

|   |           |            |
|---|-----------|------------|
| Chef de gare à <i>Veytaux</i>             | . . . . . | 19 h. — m. |
| Surnuméraire à <i>Bussigny</i>            | . . . . . | 18 » 15 »  |
| Chef de gare à <i>Territet</i>            | . . . . . | 18 » — »   |
| Manœuvre à <i>Territet</i>                | . . . . . | 18 » — »   |
| Chef de gare à <i>Daillens</i>            | . . . . . | 18 » — »   |
| Chef de gare à <i>La Tour</i>             | . . . . . | 17 » 45 »  |
| Chef de gare à <i>Burier</i>              | . . . . . | 17 » 45 »  |
| Un ouvrier à <i>Montreux</i>              | . . . . . | 17 » 45 »  |
| Un surnuméraire à <i>St-Maurice</i>       | . . . . . | 17 » 45 »  |
| Un aiguilleur à <i>Cossonay</i>           | . . . . . | 17 » 45 »  |
| Chef de gare à <i>Palézieux</i>           | . . . . . | 17 » 30 »  |
| Un aiguilleur à <i>Avenches</i>           | . . . . . | 17 » 30 »  |
| Chef de gare à <i>Montreux</i>            | . . . . . | 17 » 15 »  |
| Receveur à <i>Montreux</i>                | . . . . . | 17 » 15 »  |
| Chef de gare à <i>Vaulruz</i>             | . . . . . | 17 » 15 »  |
| Chef de gare et manœuvre à <i>Cornaux</i> | . . . . . | 17 » 15 »  |

|  |               |
|--|---------------|
| Receveur à Vallorbes . . . . .   | 17 h. 10 min. |
| Chef d'équipe et un aiguilleur à Vallorbes . . . . .                                 | 17 » 10 »     |
| Aiguilleur à Boudry . . . . .  | 17 » 10 »     |
| Chef de gare à Cressier . . . . .  | 17 » 05 »     |
| Surveillant à Vevey . . . . .  | 17 » — »      |
| Chef de gare à Sales . . . . .   | 17 » — »      |
| Chef de gare à Bnssigny . . . . .  | 17 » — »      |
| Aiguilleur à La Sarraz . . . . .   | 17 » — »      |
| Chef de gare à Travers . . . . .   | 17 » — »      |
| Surnuméraire à Travers . . . . .   | 17 » — »      |
| Un ouvrier et un aiguilleur à Travers . . . . .                                      | 17 » — »      |
| Aiguilleurs à la Presta . . . . .  | 17 » — »      |
| Deux surnuméraires aux expéditions à Val-<br>lorbes . . . . .                        | 16 » — »      |
| Aiguilleur au Landeron . . . . .   | 16 » 50 »     |
| Chef de gare à Chambéon . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Chef de gare à Genthod . . . . .   | 16 » 45 »     |
| Chef de gare à Villeneuve . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Aiguilleur à Villeneuve . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Deux ouvriers à Bex . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Chef de gare à Brigue . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Manœuvre à Brigue . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Chef de gare à Guin . . . . .  | 16 » 45 »     |
| Chef de gare à Flamatt . . . . .   | 16 » 45 »     |
| Aiguilleur à St-Blaise . . . . .   | 16 » 45 »     |
| Chef de gare, un aiguilleur, un ouvrier et un<br>chef d'équipe à Vallorbes . . . . . | 16 » 40 »     |
| Receveur à Morges . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Aiguilleur à Rivaz . . . . .   | 16 » 30 »     |
| Préposé au bureau des bagages à Vevey . . . . .                                      | 16 » 30 »     |
| Un ouvrier à Rivaz . . . . .   | 16 » 30 »     |
| Un aiguilleur à Vevey . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Un aiguilleur à Viège . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Chef de gare à Vuisternens . . . . .   | 16 » 30 »     |
| Chef de gare à Pont . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Aiguilleur à Pont . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Manœuvre et un aiguilleur à Concise . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Chef de gare à Vaumarcus . . . . .   | 16 » 30 »     |
| Manœuvre et un aiguilleur à Auvernier . . . . .                                      | 16 » 30 »     |
| Préposé au bureau des bagages à Neuchâtel . . . . .                                  | 16 » 30 »     |
| Surnuméraire à Cressier . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Chef de gare et aiguilleur à Buttes . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Portier et aiguilleur à Payerne . . . . .  | 16 » 30 »     |
| Chef de gare à Corcelles longitudinale . . . . .                                     | 16 » 30 »     |

|   |               |
|---|---------------|
| Chef de gares à Dompierre . . . . .           | 16 h. 30 min. |
| Chef d'équipe et aiguilleur à Morat . . . . . | 16 » 30 »     |
| Divers employés de . . . . .                  | 16 » 25 »     |
| à 16 h. 05 m.                                 |               |

On accorde à chaque employé 17 à 18 jours de repos ; ces jours ne sont toutefois pas déterminés, mais ils ne sont octroyés en réalité que sur demande.

Chez les *entreprises de chemin de fer moins importantes*, les heures de service ne dépassent pas 16 et le personnel des stations, sauf quelques rares exceptions, jouit des *dimanches libres* prévus par la loi.

Pour le *service des trains*, ainsi que pour le *service des locomotives*, il y a lieu de faire remarquer d'abord que ce n'est qu'exceptionnellement, surtout chez les petites compagnies et sur les lignes accessoires des grandes compagnies, que le personnel a journellement le même service, interrompu tous les cinq, six, sept, huit jours ou plus — suivant le service réclamé du personnel ou la mesure que l'administration croit pouvoir adopter — par un jour de congé pour le personnel des trains et pour celui des machines, par un jour de service au dépôt et par un jour de repos, sans distinction entre dimanches et jours ouvrables. Le service au dépôt est destiné au nettoyage des chaudières et aux petites réparations qui, en règle générale, doivent être effectuées par le personnel des locomotives ; ce service est considéré comme plus facile que celui des courses. Pour la très grande partie toutefois, le service des trains et des locomotives est divisé en tours d'après lesquels le groupe nécessaire pour le service d'un train a également pendant une série de jours, jusqu'à 10 jours et plus, à faire des courses journalières qui changent chaque jour, en partie, entre les trains de la même route, en partie entre les lignes mêmes.

Chez quelques compagnies, les jours de dépôt et de repos sont encore augmentés de jours de réserve, pendant lesquels le service est réparti d'après les besoins, pour les trains facultatifs et spéciaux, en cas d'empêchement imprévu d'autre personnel pour cause de maladie ou de congé, tout en supposant du reste que le personnel jouissant de ces jours de réserve reste continuellement en disponibilité. D'autres compagnies ont organisé des groupes spéciaux qui font à tour de rôle le service régulier ou le service de réserve. °

Enfin, il est certainement important pour le personnel de pouvoir coucher aux endroits où est la station de dépôt, c'est-à-dire où se trouve sa demeure régulière, plutôt qu'à une autre station de dépôt.

La totalité du service du *personnel des trains* (heures de présence, c.-à-d. l'intervalle entre le départ du premier train et l'arrivée du dernier train à la station de dépôt, augmenté d'une demi-heure pour l'expédition du premier train et la réception du dernier) était pour l'été 1888:

Chez l'*Union suisse*:

|                              | Présence.<br>Heures. | Repos<br>maximum<br>ininterrompu.<br>Heures: | Jour<br>de<br>repos.       | Coucher.    |
|------------------------------|----------------------|--|----------------------------|-------------|
| <b>Dépôt de St-Gall:</b>     |                      |  |                            |             |
| le 1 <sup>er</sup> jour      | 16. <sup>04</sup>    | 9. <sup>26</sup>                             | } le 11 <sup>me</sup> jour | Au domicile |
| » 2 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>40</sup>    | 17. <sup>20</sup>                            |                            | Dehors      |
| » 3 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>53</sup>    | 9. <sup>07</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 4 <sup>me</sup> »          | 16. <sup>04</sup>    | 11. <sup>54</sup>                            |                            | Au domicile |
| » 5 <sup>me</sup> »          | 12. <sup>02</sup>    | 7. <sup>17</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 6 <sup>me</sup> »          | 13. <sup>56</sup>    | 10. <sup>32</sup>                            |                            | Dehors      |
| » 7 <sup>me</sup> »          | 16. <sup>15</sup>    | 6. <sup>58</sup>                             |                            | Au domicile |
| » 8 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>57</sup>    | 8. <sup>58</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 9 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>08</sup>    | 6. <sup>52</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 10 <sup>me</sup> »         | 16. <sup>07</sup>    | le reste du jour                             |                            | Au domicile |
| <b>Dépôt de Rappersweil:</b> |                      |  |                            |             |
| le 1 <sup>er</sup> jour      | 14. <sup>20</sup>    | 8. <sup>30</sup>                             | } le 9 <sup>me</sup> jour  | Dehors      |
| » 2 <sup>me</sup> »          | 18. <sup>45</sup>    | 7. <sup>27</sup>                             |                            | Au domicile |
| » 3 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>43</sup>    | 6. <sup>53</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 4 <sup>me</sup> »          | 15. <sup>32</sup>    | 11. <sup>30</sup>                            |                            | Au domicile |
| » 5 <sup>me</sup> »          | 14. <sup>40</sup>    | 11. <sup>40</sup>                            |                            | Dehors      |
| » 6 <sup>me</sup> »          | 10. <sup>42</sup>    | 8. <sup>58</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 7 <sup>me</sup> »          | 16. <sup>05</sup>    | 6. <sup>35</sup>                             |                            | Dehors      |
| » 8 <sup>me</sup> »          | 9. <sup>48</sup>     | le reste du jour                             |                            | Au domicile |

Le personnel de renfort du dépôt de St-Gall a au maximum 16 h. 23 m. de présence et au minimum 6 h. 35 m. de repos; celui de Rappersweil 15 h. 55 m. et 6 h. 35 m.

Service journalier pour un jour de repos tous les 15 jours :

|   | Présence.         | Repos<br>maximum<br>ininterrompu. | Coucher.      |
|---|-------------------|-----------------------------------|---------------|
|   | Heures.           | Heures.                           |               |
| le personnel surnuméraire Sargans-Weesen . . . . .  | 13. <sup>15</sup> | 10. <sup>45</sup>                 | } Au domicile |
| le personnel des lignes:  |                   |                                   |               |
| Glaris - Weesen . . . . .   | 13. <sup>25</sup> | 10. <sup>35</sup>                 |               |
| Rappersweil - Pfäffikon . . . . .   | 14. <sup>21</sup> | 9. <sup>30</sup>                  |               |
| Wald - Rütli . . . . .  | 16. <sup>20</sup> | 7. <sup>40</sup>                  |               |
| Ligne du Toggenburg, pour un<br>jour de repos après 8 jours de<br>service, à tour de rôle . . . . . | 14. <sup>35</sup> | 9. <sup>25</sup>                  |               |
| ou  | 12. <sup>53</sup> | 11. <sup>07</sup>                 |               |

Chez le *Nord-Est*, la répartition du service permet à la totalité du personnel des trains de passer la nuit au domicile.

Celui-ci avait:

|                                       | Présence.         | Repos<br>ininterrompu. | Jour<br>de<br>repos.                               |
|---------------------------------------|-------------------|------------------------|--|
|                                       | Heures.           | Heures.                |  |
| dépôt de Bâle, en alternant . . . . . | 15. <sup>48</sup> | 9. <sup>37</sup>       | } le 7 <sup>me</sup> ou le<br>6 <sup>me</sup> jour |
|                                       | 16. <sup>25</sup> | 8. <sup>25</sup>       |  |
|                                       | 13. <sup>57</sup> | 8. <sup>18</sup>       |  |
| » Stein,           » . . . . .        | 16. <sup>08</sup> | 11. <sup>07</sup>      | } le 8 <sup>me</sup> ou le<br>6 <sup>me</sup> jour |
|                                       | 12. <sup>57</sup> | 7. <sup>48</sup>       |  |
| » Brugg,          » . . . . .         | 16. <sup>26</sup> | 9. <sup>24</sup>       | } le 6 <sup>me</sup> ou le<br>8 <sup>me</sup> jour |
|                                       | 15. <sup>53</sup> | 7. <sup>52</sup>       |  |
|                                       | 12. <sup>52</sup> | 9. <sup>33</sup>       |  |
| » Aarau,          » . . . . .         | 14. <sup>44</sup> | 9. <sup>46</sup>       | } le 8 <sup>me</sup> jour                          |
|                                       | 15. <sup>28</sup> | 8. <sup>07</sup>       |  |
| » Turgi, journallement . . . . .      | 14. <sup>26</sup> | 9. <sup>34</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Wettingen,   » . . . . .            | 14. <sup>43</sup> | 9. <sup>47</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Dielsdorf,    » . . . . .           | 14. <sup>33</sup> | 9. <sup>27</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Bulach, en alternant . . . . .      | 16. <sup>15</sup> | 8. <sup>30</sup>       | } le 6 <sup>me</sup> jour                          |
|                                       | 16. <sup>01</sup> | 8. <sup>35</sup>       |  |
|                                       | 15. <sup>26</sup> | 7. <sup>13</sup>       |  |
| » Frauenfeld, journallement . . . . . | 15. <sup>42</sup> | 8. <sup>18</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Hinweil,       » . . . . .          | 15. <sup>48</sup> | 8. <sup>42</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Schaffhouse,   » . . . . .          | 15. <sup>00</sup> | 9. <sup>00</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Etzweilen,    » . . . . .           | 15. <sup>31</sup> | 8. <sup>29</sup>       | le 8 <sup>me</sup> jour                            |
| » Constance, en alternant . . . . .   | 17. <sup>53</sup> | 6. <sup>17</sup>       | } le 7 <sup>me</sup> jour                          |
|                                       | 16. <sup>52</sup> | 6. <sup>58</sup>       |  |

|                                      | Présence. | Repos<br>ininter-<br>rompu. | Jour<br>de<br>repos.                               |
|--------------------------------------|-----------|-----------------------------|--|
|                                      | Heures.   | Heures.                     |  |
| dépôt de Romanshorn, en alternant    | 17.22     | 7.43                        | } le 6 <sup>me</sup> jour                          |
|                                      | 16.00     | 6.55                        |  |
| » Rorschach, journellement .         | 16.25     | 7.55                        | le 6 <sup>me</sup> jour                            |
| » Gossau, »                          | 16.32     | 7.28                        | le 6 <sup>me</sup> jour                            |
| » Richtersweil, en alternant         | 16.03     | 9.02                        | } le 6 <sup>me</sup> jour                          |
|                                      | 16.14     | 6.41                        |  |
| » Glaris, »                          | 15.36     | 8.52                        | } le 7 <sup>me</sup> jour                          |
|                                      | 14.19     | 10.13                       |  |
| » Linthal, journellement .           | 17.07     | 6.53                        | le 6 <sup>me</sup> jour                            |
| » Zoug, »                            | 15.50     | 8.10                        | le 6 <sup>me</sup> jour                            |
| » Lucerne, en alternant .            | 18.35     | 7.50                        | } le 8 <sup>me</sup> jour                          |
|                                      | 12.27     | 9.08                        |  |
| » Zurich le 1 <sup>er</sup> jour     | 16.12     | 9.23                        | } les 9 <sup>me</sup> et<br>15 <sup>me</sup> jours |
| » 2 <sup>me</sup> »                  | 12.18     | 10.07                       |  |
| » 3 <sup>me</sup> »                  | 16.55     | 10.25                       |  |
| » 4 <sup>me</sup> »                  | 12.22     | 9.13                        |  |
| » 5 <sup>me</sup> »                  | 15.15     | 8.40                        |  |
| » 6 <sup>me</sup> »                  | 14.40     | 8.25                        |  |
| » 7 <sup>me</sup> »                  | 16.50     |                             |  |
| » 8 <sup>me</sup> » réserve          |           |                             |  |
| » 10 <sup>me</sup> »                 | 14.47     | 12.20                       |  |
| » 11 <sup>me</sup> »                 | 10.20     | 13.41                       |  |
| » 12 <sup>me</sup> »                 | 13.45     | 9.05                        |  |
| » 13 <sup>me</sup> »                 | 14.05     | 10.40                       |  |
| » 14 <sup>me</sup> » réserve         |           |                             |  |
| » Winterthur le 1 <sup>er</sup> jour | 14.15     | 10.43                       |  |
| » 2 <sup>me</sup> »                  | 16.42     | 9.40                        |  |
| » 3 <sup>me</sup> »                  | 10.25     | 11.35                       |  |
| » 4 <sup>me</sup> »                  | 13.59     | 11.23                       |  |
| » 5 <sup>me</sup> »                  | 12.34     | 9.56                        |  |
| » 6 <sup>me</sup> »                  | 16.06     | 10.24                       |  |
| » 7 <sup>me</sup> »                  | 14.33     | 8.53                        |  |
| » 8 <sup>me</sup> » réserve          |           |                             |  |
| au même dépôt, journellement .       | 13.43     | 10.17                       |  |

Chez le *Central* aussi, le personnel peut, sans exception, coucher à son domicile.

Parmi les 172 tours divers de service du personnel des trains du *Central*, il n'y en avait qu'à 27 ayant plus de 16 heures de présence et 32 ayant moins de 8 heures de repos ininterrompu; le plus grand excédant concernant les heures de présence est de 2 h. 28 m. et de 2 h. 18 m. concernant le repos.

Ce personnel du Central a un jour libre le 7, 8, 9 ou 10<sup>me</sup> jour.

Le personnel des trains du *Jura-Berne-Lucerne* par contre, a sur 38 tours 8 excédants des 16 heures de présence et 8 diminutions du repos de nuit, ce qui a lieu au plus haut degré au dépôt de Delémont, soit :

|                              | Présence.<br>Heures. | Repos<br>ininterrompu.<br>Heures. |
|------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Le 1 <sup>er</sup> jour      | 15.37                | 8.15                              |
| » 2 <sup>me</sup> »          | 15.37                | 8.36                              |
| » 3 <sup>me</sup> »          | 17.17                | 7.37                              |
| » 4 <sup>me</sup> »          | 16.08                | 7.05                              |
| » 5 <sup>me</sup> »          | 16.15                | 8.15                              |
| » 6 <sup>me</sup> »          | 16.30                | 6.35                              |
| » 7 <sup>me</sup> » réserve. |                      |                                   |

Le 7<sup>me</sup>, 8<sup>me</sup>, 10<sup>me</sup> ou 13<sup>me</sup> jour est jour de repos pour les divers dépôts.

Le personnel est aussi obligé de coucher souvent en dehors du lieu de son domicile.

Suivant la répartition de service du chemin de fer du *Gothard*, le personnel des trains de cette entreprise a également un certain nombre d'excédants qui sont toutefois compensés par un repos plus grand et coupés de jours de congé plus fréquents. Il arrive aussi que le personnel doive coucher ailleurs qu'à son domicile.

La répartition du service des chemins de fer de la *Suisse occidentale* donne les indications suivantes :

|                                     | Présence.<br>Heures. | Repos<br>ininterrompu.<br>Heures. | Jour de repos.            | Coucher.                             |
|-------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| Brigade de Lausanne<br>en alternant | 17.25                | 9.40                              | le 9 <sup>me</sup> jour.  | Au domicile                          |
|                                     | 14.27                | 6.28                              |                           |                                      |
| Brigade de Genève<br>en alternant   | 13.03                | 22.0                              | le 9 <sup>me</sup> jour.  | Au domicile<br>Dehors<br>Au domicile |
|                                     | 6.13                 | 1.27                              |                           |                                      |
|                                     | 5.45                 | 23.06                             |                           |                                      |
| Brigade de Genève<br>en alternant   | 14.40                | 15.30                             | le 10 <sup>me</sup> jour. | Au domicile                          |
|                                     | 5.00                 | 4.50                              |                           |                                      |
|                                     | 12.05                | 19.30                             |                           |                                      |
| Brigade de Lausanne<br>en alternant | 14.38                | 12.49                             | le 10 <sup>me</sup> jour. | Au domicile                          |
|                                     | 14.26                | 6.47                              |                           |                                      |
|                                     | 14.25                | 9.15                              |                           |                                      |

|                       | Présence.         | Repos             |                             | Jour de repos. | Coucher. |
|-----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|----------|
|                       |                   | ininterrompu.     |                             |                |          |
|                       | Heures.           | Heures.           |                             |                |          |
| Brigade de St-Maurice | 17. <sup>02</sup> | 6. <sup>58</sup>  | } le 12 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| » » Sion              | 16. <sup>25</sup> | 7. <sup>35</sup>  |                             |                |          |
| » » Brigue            | 16. <sup>40</sup> | 7. <sup>20</sup>  |                             |                |          |
| » » Bouveret          | 14. <sup>40</sup> | 9. <sup>20</sup>  |                             |                |          |
| Brigade de Payerne    | 15. <sup>30</sup> | 8. <sup>30</sup>  | } le 10 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| » » Morat             | 17. <sup>40</sup> | 6. <sup>20</sup>  |                             |                |          |
| » d'Yverdon           | 16. <sup>02</sup> | 7. <sup>58</sup>  |                             |                |          |
| Brigade de Lausanne   | 16. <sup>23</sup> | 10. <sup>37</sup> | } le 13 <sup>me</sup> jour. | Dehors         |          |
| en alternant          | 10. <sup>20</sup> | 12. <sup>35</sup> |                             | Au domicile    |          |
|                       | 14. <sup>22</sup> | 6. <sup>43</sup>  |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Fribourg   | 10. <sup>52</sup> | 14. <sup>18</sup> | } le 11 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| en alternant          | 16. <sup>58</sup> | 7. <sup>34</sup>  |                             |                |          |
|                       | 14. <sup>51</sup> | 7. <sup>51</sup>  |                             |                |          |
| Brigade de Lausanne   | 19. <sup>17</sup> | 10. <sup>40</sup> | } le 10 <sup>me</sup> jour. | Dehors         |          |
| en alternant          | 13. <sup>35</sup> | 8. <sup>38</sup>  |                             | Au domicile    |          |
|                       | 11. <sup>37</sup> | 8. <sup>43</sup>  |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Bulle      | 17. <sup>27</sup> | 6. <sup>33</sup>  | le 10 <sup>me</sup> jour.   | Au domicile    |          |
| Brigade de Genève     | 14. <sup>10</sup> | 10. <sup>25</sup> | } le 9 <sup>me</sup> jour.  | Dehors         |          |
| en alternant          | 12. <sup>05</sup> | 11. <sup>20</sup> |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Lausanne   | 16. <sup>40</sup> | 7. <sup>20</sup>  | } le 11 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| en alternant          | 16. <sup>40</sup> | 7. <sup>20</sup>  |                             |                |          |
| Brigade de Pont       | 16. <sup>22</sup> | 7. <sup>38</sup>  | le 12 <sup>me</sup> jour.   | Au domicile    |          |
| Brigade de Vallorbes  | 15. <sup>25</sup> | 7. <sup>10</sup>  | } le 10 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| en alternant          | 15. <sup>40</sup> | 9. <sup>45</sup>  |                             |                |          |
| Brigade de Lausanne   | 15. <sup>25</sup> | 14. <sup>00</sup> | } le 10 <sup>me</sup> jour. | Dehors         |          |
| en alternant          | 13. <sup>45</sup> | 8. <sup>30</sup>  |                             | Dehors         |          |
|                       | 15. <sup>30</sup> | 6. <sup>00</sup>  |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Neuchâtel  | 14. <sup>55</sup> | 10. <sup>00</sup> | } le 12 <sup>me</sup> jour. | Au domicile    |          |
| en alternant          | 11. <sup>10</sup> | 9. <sup>40</sup>  |                             | Dehors         |          |
|                       | 11. <sup>57</sup> | 10. <sup>47</sup> |                             | Dehors         |          |
|                       | 12. <sup>05</sup> | 9. <sup>20</sup>  |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Pontarlier | 16. <sup>55</sup> | 8. <sup>50</sup>  | } le 13 <sup>me</sup> jour. | Dehors         |          |
| en alternant          | 11. <sup>35</sup> | 14. <sup>46</sup> |                             | Dehors         |          |
|                       | 14. <sup>19</sup> | 5. <sup>15</sup>  |                             | Au domicile    |          |
|                       | 18. <sup>35</sup> | 5. <sup>33</sup>  |                             | Au domicile    |          |
| Brigade de Buttes     | 17. <sup>00</sup> | 7. <sup>00</sup>  | le 10 <sup>me</sup> jour.   | Au domicile    |          |
| Serre-freins à Genève | 17. <sup>50</sup> | 7. <sup>20</sup>  | } le 10 <sup>me</sup> jour. | Dehors         |          |
| en alternant          | 13. <sup>37</sup> | 9. <sup>48</sup>  |                             | Dehors         |          |
|                       | 12. <sup>05</sup> | 11. <sup>20</sup> |                             | Au domicile    |          |

|  | Présence.         | Repos<br>ininterrompu. | Jour de repos.            | Coucher.    |
|--|-------------------|------------------------|---------------------------|-------------|
|  | Heures.           | Heures.                |                           |             |
| Serre-freins à Lausanne<br>en alternant  | 15. <sup>25</sup> | 15. <sup>50</sup>      | le 11 <sup>me</sup> jour. | Dehors      |
|  | 8. <sup>30</sup>  | 6. <sup>00</sup>       |                           | Au domicile |
|  | 14. <sup>46</sup> | 9. <sup>53</sup>       |                           | Dehors      |
|  | 15. <sup>10</sup> | 7. <sup>20</sup>       |                           | Au domicile |
| Serre-freins à Neuchâtel<br>en alternant | 16. <sup>26</sup> | 8. <sup>42</sup>       | le 12 <sup>me</sup> jour. | Dehors      |
|  | 11. <sup>03</sup> | 12. <sup>50</sup>      |                           | Dehors      |
|  | 13. <sup>50</sup> | 8. <sup>20</sup>       |                           | Dehors      |
|  | 12. <sup>05</sup> | 9. <sup>20</sup>       |                           | Au domicile |
|  |                   |                        |                           |             |

Le service du *personnel des locomotives* est réparti de la même manière que celui du personnel des trains. Les heures de service de ce personnel ne dépassent toutefois en aucun cas 16 sur le chemin de fer du *Gothard*.

Nous avons aussi des excédants des 16 heures de présence à signaler pour le *personnel de surveillance de la voie*, à l'exception cependant du chemin de fer du *Gothard* de nouveau où la tâche journalière des employés appartenant à ce personnel ne dépasse pas 16 heures. Sur les lignes du *Jura-Berne-Lucerne* aussi, il n'y avait, en été 1888, que deux cas où les heures de présence journalière dépassaient 16.

La *moyenne des heures de présence* de l'ensemble du personnel est :

|                                      | Personnel<br>des stations. | Personnel<br>des trains. | Personnel<br>des<br>locomotives. | Personnel<br>de<br>surveillance<br>de la voie. |
|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------------|--|
|                                      | Heures.                    | Heures.                  | Heures.                          | Heures.  |
| Union suisse . . .                   | 14. <sup>57</sup>          | 14. <sup>45</sup>        | 15. <sup>52</sup>                | 15. <sup>21</sup>                              |
| Nord-Est . . .                       | 14. <sup>50</sup>          | 15. <sup>06</sup>        | 15. <sup>31</sup>                | 14. <sup>51</sup>                              |
| Central . . .                        | 13. <sup>07</sup>          | 13. <sup>57</sup>        | 13. <sup>52</sup>                | 15. <sup>44</sup>                              |
| Jura-Berne-Lucerne                   | 14. <sup>36</sup>          | 14. <sup>38</sup>        | 15. <sup>54</sup>                | 14. <sup>42</sup>                              |
| Gothard . . .                        | 13. <sup>52</sup>          | 12. <sup>20</sup>        | 9. <sup>40</sup>                 | 14. <sup>48</sup>                              |
| Suisse occidentale-<br>Simplon . . . | 14. <sup>18</sup>          | 14. <sup>11</sup>        | 14. <sup>52</sup>                | 14. <sup>38</sup>                              |

Les *heures de travail effectif* qu'on obtient en déduisant le repos réglementaire des heures de présence et en ajoutant, pour le personnel des trains et des locomotives, chaque fois 15 ou 20 minutes pour la réception et l'expédition des différents trains, se meuvent aussi en partie au-dessous des 11 heures prises comme règle en 1881, mais dans beaucoup de cas aussi au-dessus.

En additionnant les heures de travail de l'ensemble des employés et en divisant le produit par le nombre des employés, on obtient comme *moyenne des heures de travail* :

|                                      | Personnel<br>des stations. | Personnel<br>des trains. | Personnel<br>des<br>machines. | Personnel<br>de<br>surveillance<br>de la voie. |
|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--|
|                                      | Heures.                    | Heures.                  | Heures.                       | Heures.  |
| Union suisse . . .                   | 11. <sup>48</sup>          | 11. <sup>00</sup>        | 9. <sup>53</sup>              | 10. <sup>54</sup>                              |
| Nord-Est . . .                       | 12. <sup>03</sup>          | 10. <sup>52</sup>        | 9. <sup>57</sup>              | 12. <sup>19</sup>                              |
| Central . . .                        | 10. <sup>45</sup>          | 10. <sup>00</sup>        | 8. <sup>55</sup>              | 10. <sup>56</sup>                              |
| Jura-Berne-Lucerne                   | 11. <sup>22</sup>          | 11. <sup>07</sup>        | 10. <sup>02</sup>             | 11. <sup>55</sup>                              |
| Gothard . . .                        | 11. <sup>18</sup>          | 10. <sup>03</sup>        | 7. <sup>16</sup>              | 10. <sup>42</sup>                              |
| Suisse occidentale-<br>Simplon . . . | 10. <sup>47</sup>          | 10. <sup>10</sup>        | 9. <sup>39</sup>              | 11. <sup>17</sup>                              |

Le service extraordinaire pouvant devenir nécessaire par suite de retards des trains, accidents, cas de maladie et permissions, ainsi que d'augmentation du trafic, n'est pas compris dans ces heures de présence et de travail.

Ainsi, par exemple, lors de l'enquête relative à un cas ayant compromis la sécurité du chemin de fer, qui a eu lieu le 20 décembre 1887 à Läubelfingen et pour lequel le mécanicien Niggli a été puni, il a été constaté que, du 9 au 19 décembre, cet agent a fait pendant pas moins de quatre jours du service dont la durée a dépassé passablement les heures réglementaires, sans avoir été déchargé en conséquence d'autres jours.

Ceci concernait :

|                | les heures effectives     |                   | comparées aux heures<br>indiquées au département<br>des chemins de fer<br>dans la répartition<br>du service |                   |
|----------------|---------------------------|-------------------|---|-------------------|
|                | de présence.              | de travail.       | présence.   | travail.          |
| le 13 décembre | 17. <sup>13</sup>         | 13. <sup>39</sup> | 12. <sup>50</sup>   | 10. <sup>43</sup> |
| » 14 »         | 13. <sup>05</sup>         | 10. <sup>43</sup> | 7. <sup>39</sup>  | 6. <sup>21</sup>  |
| » 16 »         | 16. <sup>20</sup>         | 12. <sup>48</sup> | 11. <sup>14</sup>   | 10. <sup>41</sup> |
| » 17 »         | 15. <sup>12</sup>         | 11. <sup>59</sup> | 12. <sup>45</sup>   | 11. <sup>08</sup> |
|                | et les jours de réserve : |                   |   |                   |
| » 18 »         | 15. <sup>26</sup>         | 17. <sup>19</sup> | —   | —                 |
| » 19 »         | 11. <sup>27</sup>         | 8. <sup>35</sup>  | —   | —                 |

C'est surtout ce service exceptionnel durant souvent assez longtemps, ce qui n'est pas rare, notamment aux époques où le trafic augmente, qui ajoute aux dangers de l'exploitation. On ne peut y

obvier par aucun contrôle, mais seulement par une défense, c'est-à-dire précisément par la réglementation obligatoire des heures de service journalier, car, à l'appui de ce contrôle, il faudrait un rapport journalier relatif aux heures de travail de chaque employé en particulier, si l'on voulait connaître d'une manière approximative seulement le service dépassant les heures normales, ce qui constituerait une organisation compliquée et coûteuse à laquelle des prescriptions légales et des dispositions pénales convenables sont de beaucoup préférables.

Les plaintes qui nous parviennent de temps à autre fournissent généralement peu de points d'appui appréciables; elles sont en outre dans la règle anonymes. Cela n'étonnera personne qui connaît la hiérarchie dans l'administration des chemins de fer et les conditions de dépendance des employés non seulement vis-à-vis des organes supérieurs de la compagnie, mais déjà des chefs immédiats, et qui sait quel est le préjudice inhérent à un renvoi que le patron est libre de prononcer comme droit conventionnel, et combien est minime, pour un employé congédié, la probabilité de trouver un engagement chez une autre compagnie.

---

Nous nous sommes arrêté un peu longtemps au détail du service effectué par le personnel, afin de laisser autant que possible aux chambres l'examen de la question de savoir si le service exigé de la capacité individuelle des divers employés ne sort pas des limites permises. Les bases pour émettre un jugement à cet égard sont trop diverses pour que nous puissions émettre en première ligne nos propositions ensuite de ce jugement.

Nous soutenons par contre la thèse que les limites à l'utilisation de la force active, dans la mesure proposée par nous, représentent le minimum de ce qu'exigent les précautions à prendre pour la sécurité de l'exploitation et que le maintien de ces limites ne rencontre pas d'obstacles pour l'exploitation au point de vue technique, des considérations financières ne devant pas entrer en ligne de compte. A cet égard nous ferons remarquer que les compagnies de chemins de fer sont tenues, de par les concessions et la loi, à organiser un service assurant la sécurité de l'exploitation, et ce doit être leur premier devoir, aussi sans obligations positives, devoir qu'il faut accomplir, alors même qu'il en résulterait des conséquences financières importantes. Si, en 1878, on a cru quand même devoir en tenir compte, on a doublement l'obligation aujourd'hui où le rapport entre les recettes et les dépenses des compagnies s'est amélioré, de revenir à un principe qu'on a reproché si souvent déjà à l'état d'avoir négligé.

Le droit qu'a l'état d'édicter des prescriptions liant les compagnies ne peut pas être contesté. En ce qui concerne les *jours de repos*, que l'assemblée fédérale de 1872 a cru devoir exiger seulement au point de vue de la sauvegarde des droits des employés à l'organisation du dimanche reconnue par l'état, ce sont les compagnies de chemins de fer elles-mêmes qui ont fait tous les efforts possibles pour changer le repos *dominical* en repos *légal* et qui jusqu'à présent n'ont cessé de prétendre qu'en accordant de 17 à 18 jours de congé, elles satisfont en général à une obligation légale. S'il est démontré que la mesure déterminée par la loi ne suffit pas, on ne pourra contester que le remède doive être cherché par la même voie.

Relativement aux heures de service, nous réclamons le même point de droit que celui qui est à la base de la disposition légale concernant les jours de repos et qui est exprimé à l'article 26 de la constitution fédérale de 1874 stipulant que la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. Du moment que la sécurité de l'exploitation l'exige, le législateur a le droit et l'obligation de prendre les mesures qu'il estime nécessaires.

Pour affirmer que l'exécution de nos propositions ne rencontre pas de difficultés au point de vue de l'exploitation technique, nous nous référons en première ligne aux réponses des compagnies de chemins de fer à la circulaire du département de l'intérieur du 1<sup>er</sup> avril 1873, réponses reproduites d'une manière détaillée au commencement du présent message. Il s'agissait exclusivement alors d'un dimanche libre sur trois, et les grandes compagnies notamment n'ont pas prétendu que cela fût impossible, ni directement inopportun, mais on a prétexté uniquement les intérêts des employés et objecté et jusqu'à un certain point établi que ces derniers eux-mêmes ne voulaient pas de cette innovation. La résistance des employés reposait sur la supposition qu'en réclamant les dimanches libres légaux, les jours ouvrables libres diminueraient, c.-à-d. qu'ils seraient limités d'une manière inacceptable, et on ne la comprend que trop si l'on se figure que, aussi peu l'homme ne vit pas seulement de pain, aussi peu 17 à 18 *dimanches libres* par an suffisent aux besoins pratiques de la vie civile. On ne peut, à notre avis, appliquer le dimanche libre dans le sens de la loi de 1872 que si, en outre, le personnel peut disposer d'un nombre convenable de jours ouvrables libres, ainsi que le prévoit notre proposition. Au surplus, l'octroi de jours ouvrables libres, même dans une plus forte mesure, n'offrira aucune difficulté en supposant un dimanche sur trois comme jour de repos, puisque l'on pourra aussi disposer les jours ouvrables de l'augmentation du personnel de réserve nécessaire pour les dimanches.

En second lieu, nous rappellerons qu'encore en 1878, l'administration du Central du moins n'a réclamé le transfert du jour de repos du dimanche aux jours ouvrables que pour le personnel des trains et des locomotives, et qu'en réalité l'octroi des jours de repos pour le reste du personnel (du service des gares et de la voie) est réglé partout à des points de vue si différents qu'un doute sérieux sur la question de savoir s'il n'y avait pas moyen de revenir pour ce personnel sur l'article 9 primitif n'aurait pas été justifié. En tout cas, la prétendue augmentation du trafic le dimanche ne motive pas une opposition à la demande du repos dominical, car, s'il y a des dimanches où la circulation des voyageurs augmente, cela n'arrive qu'exceptionnellement et pas plus souvent que les jours de marché et lors des fêtes nombreuses qui tombent sur des jours ouvrables. Il faut aussi prendre en considération que rien n'empêche les compagnies de restreindre le service des marchandises le dimanche encore davantage que ce n'est le cas actuellement.

Aujourd'hui encore, nous n'admettons nullement l'opinion qui, en 1878, a motivé en partie la modification de l'article 9 et qui consistait à prétendre que l'introduction du service du dimanche pour le personnel des trains et des locomotives se heurtait à un obstacle absolu.

Au reste, il ne pourrait dépendre exclusivement ni des désirs exprimés par les employés, ni de la volonté des administrations d'observer le repos du dimanche. Il ne s'agit pas seulement d'une chose pratique, mais en même temps d'un principe moral. Assez de voix se sont fait entendre qui placent ce principe et ses exigences au premier plan et qui, pour des motifs de bien-être public, réclament aussi le dimanche comme jour de repos pour les employés de chemins de fer. Nous rappellerons à cet égard l'activité constante déployée par la société suisse pour la sanctification du dimanche et spécialement aussi les observations que la conférence des délégués des autorités de l'église réformée de la Suisse a adressées au conseil fédéral dans le courant de l'été 1886, observations dans lesquelles le repos du dimanche assuré pour tout le personnel est qualifié de besoin impérieux.

Cette conférence disait, il est vrai, dans les motifs de ses desiderata, qu'on pouvait aussi éventuellement tenir compte de ce besoin sans refaire l'article 9 de 1872. Nous ne sommes pas de cet avis, surtout lorsque la conférence, pour ne pas aller trop loin, voudrait avoir derechef en perspective la possibilité de remplacer le dimanche libre par un jour ouvrable libre. L'expérience nous oblige à nous prononcer contre cette mesure, comme contre toute demi-mesure qui ne pourrait être destinée qu'à ouvrir les voies destinées à éluder la volonté de la loi et à rendre tout contrôle

inutile. La prescription que l'on veut établir doit être simple et claire, le bon plaisir des compagnies et les velléités dans le personnel doivent être exclus, sans cela les anciens obstacles se représenteront lors de l'application.

L'autre complément de l'article 9 que nous proposons se rapporte aux *heures de service journalier*. Il ressort de l'exposé des circonstances réelles qu'il n'y a encore jamais eu de dispositions légales à cet égard; la circulaire du 18 juillet 1881 n'était qu'un guide pour le contrôle et une recommandation non obligatoire aux compagnies.

En ce qui concerne les résultats de ce contrôle, nous répétons qu'ils fournissent la preuve directe que les postulats émis relativement aux heures de service journalier peuvent être exécutés sans constituer une charge injuste pour les compagnies. Nous nous référons à cet égard au fait établi plus haut que les 16 heures de service journalier pour le *personnel des stations* du Jura-Berne-Lucerne et chez la compagnie du Gothard peuvent être envisagés comme un maximum admis et nous demandons si les mêmes voies et considérations qui ont guidé ces compagnies ne sont pas ouvertes et à la disposition des autres administrations? Nous faisons la même question au sujet du *personnel des locomotives*, pour lequel la répartition du service du chemin de fer du Gothard ne porte aucun excédant, et pour le *personnel du service de la voie* (surveillance et entretien de la voie) qui, pour le Gothard, ne présente aucun cas, et pour le Jura-Berne-Lucerne, deux cas seulement où le service journalier dépasse 16 heures. Ce que ces deux administrations ont fait ne doit pas être impossible pour les autres compagnies. Il n'y a aucun motif intérieur à invoquer pour imposer au *personnel des trains* un service plus long, et si c'est néanmoins encore le cas pour toutes les grandes compagnies, cela ne prouve pas que le besoin s'en fait sentir dans l'exploitation, mais seulement que les circonstances sont ici les plus favorables pour prolonger le service d'une manière inadmissible.

Nous revenons en passant sur la circonstance, dont nous avons parlé plus haut, que les heures réglementaires de service sont dépassées dans les nombreux cas où des irrégularités dans le service des courses occasionnent des retards, pour y joindre et motiver l'exigence que, abstraction faite des cas de pareilles irrégularités, le personnel, spécialement celui des trains et des locomotives, ne soit pas extraordinairement chargé, mais qu'il y ait du personnel de réserve en suffisance. On y opposera, il est vrai, que les bonifications payées pour service supplémentaire sont toujours bienvenues du personnel comme augmentation de la solde régulière et que ce dernier n'aimerait pas qu'on les lui supprimât. Il est vrai en

effet que le motif de bien des plaintes est plutôt une bonification insuffisante pour travail supplémentaire que celui-ci lui-même. Mais nous y opposons que le besoin de la sécurité de l'exploitation doit primer la considération pour le désir bien compréhensible du personnel de recevoir les bonifications dont il s'agit. Si les employés ne peuvent pas vivre avec le salaire régulier qu'on leur donne, il s'agirait plutôt d'examiner la question de savoir s'il ne faut pas l'améliorer, ce dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

Le salaire du personnel des trains et des locomotives en particulier ne dépend pas seulement exceptionnellement, mais très régulièrement pour une partie importante (chez quelques compagnies jusqu'à 50 %) des bonifications pour parcours réellement effectués, payées comme indemnités de parcours, primes d'économie, etc.

A proprement parler, on ne conteste pas que la durée du service journalier (présence) ne doit pas dépasser 16 heures; les administrations qui exigent davantage de leur personnel donnent comme excuse qu'il y a pour cela des allègements, soit par des intervalles de repos plus grands, un travail en général moins pénible, ou moins de service d'autres jours, etc.; en d'autres termes, elles prétendent pouvoir envisager le service de 16 heures non comme un maximum, mais comme une moyenne.

Si nous jetons un regard sur les chemins de fer allemands qui nous avoisinent et qui se trouvent dans les mêmes conditions que les nôtres, nous voyons qu'on n'y exige pas autant du personnel. La direction générale des *chemins de fer de l'empire en Alsace-Lorraine* par exemple a adopté comme maximum de la durée du service de son personnel (présence) 14 heures et, comme moyenne, 12 heures, c'est-à-dire qu'il lui reste généralement 10 à 12 heures de repos ininterrompu. En ce qui concerne plus spécialement le personnel des trains et des locomotives, il a eu (en hiver 1885/86), y compris le temps nécessaire pour se préparer au service, les heures de service (de présence) suivantes :

|                                     | Maximum. | Minimum. | Moyenne sur toutes les lignes. |
|-------------------------------------|----------|----------|--------------------------------|
|                                     | Heures.  | Heures.  | Heures.                        |
| <i>Personnel des locomotives :</i>  |          |          |                                |
| trains directs et omnibus . . . . . | 11.0     | 8.1      | 9.6                            |
| trains de marchandises . . . . .    | 12.3     | 8.6      | 10.1                           |
| service mixte . . . . .             | 11.8     | 11.0     | 11.6                           |
| lignes accessoires . . . . .        | 11.6     | 9.3      | 10.8                           |
| service des manœuvres . . . . .     | 13.3     | 10.1     | 11.3                           |
| <i>Personnel des trains :</i>       |          |          |                                |
| trains directs et omnibus . . . . . | 12.2     | 8.2      | 10.7                           |
| trains de marchandises . . . . .    | 12.5     | 10.2     | 11.5                           |
| service mixte . . . . .             | 12.0     | 10.0     | 11.5                           |
| lignes accessoires . . . . .        | 13.6     | 9.7      | 12.2                           |

D'après les renseignements fournis par la direction générale des *chemins de fer de l'état bavarois*, le maximum du service journalier sur les locomotives est fixé à 10 heures de parcours, auxquelles il faut ajouter trois heures pour le mécanicien et quatre pour le chauffeur, pour le service de la machine avant et après la course, de sorte que le maximum du service est de 13 heures pour le premier et de 14 pour le dernier. Aux stations où l'utilisation complète du personnel le permet, le service du mécanicien n'est que de 9 $\frac{1}{2}$  heures et celui du chauffeur de 11 heures.

Chez les *chemins de fer de l'état grand ducal badois*, le maximum admissible des heures de service journalier, y compris le temps nécessaire pour se préparer au service, est de 11 pour les mécaniciens et de 15 pour les chefs de train, garde-wagons et chauffeurs ; dans le service des gares et pour les garde-voie et aiguilleurs, il est fixé à 16 heures. Pour le service dépassant 16 heures, il y a relais le matin ou le soir. Le maximum des heures de service journalier ne peut être dépassé, pour n'importe quelle catégorie, que lorsque des perturbations dans les courses ou des événements quelconques qu'on ne peut prévoir rendent impossible les relais à temps utile, et, dans le service sur les lignes d'ordre secondaire, il ne peut atteindre que 18 heures, et ce lorsque, pour les heures de service dépassant 16, on peut accorder pendant la journée un intervalle de repos ininterrompu du double des heures supplémentaires, mais en aucun cas de moins de 2 heures (sans interruption).

Il ne peut donc être nulle part question d'impossibilité au point de vue technique de maintenir les règles fixées en 1881, et, dans ces conditions, il n'est pas non plus nécessaire de tolérer plus longtemps les excédants réguliers constatés plus haut.

En d'autres termes : le conseil fédéral estime que le moment est venu où il ne s'agit plus seulement de recommander aux compagnies d'observer les règles admises en 1881, mais où il faut leur enjoindre de les appliquer. Nous nous bornerons à vous énumérer encore spécialement les modifications que nous sommes à même de vous proposer.

1. L'exigence d'un repos ininterrompu de 8 heures par 24 heures est augmentée de la prescription que les employés non domiciliés aux gares ou dans les logements situés sur les lignes de chemin de fer, ont droit à une heure en plus pour se rendre de leur domicile à leur poste et vice-versa.

Cette extension est motivée en elle-même. En outre, le personnel non domicilié dans les gares ou sur la ligne appartient généralement aux catégories (personnel des trains et des locomo-

tives) où la vigueur morale et physique au plus haut degré est avant tout nécessaire pour effectuer convenablement le service, et avec cela on n'a pas encore atteint, c'est-à-dire dépassé les limites fixées à l'étranger pour le service dans les mêmes conditions. L'objection qui consiste à prétendre que le travail des ouvriers de fabrique n'est pas compté non plus du départ de leur demeure, mais du commencement du service dans la fabrique, n'a pas d'importance, attendu que la loi sur les fabriques parle de la fixation des heures de travail et qu'il est question ici des heures de repos; elle veut garantir celles-là et nous celles-ci.

2. L'interruption du travail par un intervalle pour le dîner ne constitue pas non plus une disposition nouvelle et elle se trouve en outre dans la loi sur les fabriques. Le maximum des heures de travail (présence) est partagé ainsi en deux moitiés de 7 à 8 heures.

Ces divisions d'heures doivent de nouveau être interrompues par des intervalles de repos de deux heures au minimum, à moins que la compagnie ne préfère diminuer les premières en conséquence. Il va de soi qu'on ne peut compter comme intervalle de repos que le temps pendant lequel l'employé est complètement hors du service.

Par cette description des heures de service, nous croyons approcher davantage des circonstances et des besoins réels que par la fixation de 11 heures de travail qui, dans tous les cas, ne peuvent être déterminées que difficilement et, pour le personnel des stations et de surveillance de la voie, souvent pas du tout, de sorte que, jusqu'à présent, on ne parvenait pas à appliquer cette disposition d'une manière générale. Si l'on devait s'effrayer de ce que par là le service journalier effectif atteigne 12 à 13 heures, nous ferons observer que cette durée du service ne sera en réalité à l'avenir qu'un maximum et que la moyenne du travail de l'ensemble du personnel sera passablement au-dessous de ce chiffre.

Nous ne jugeons pas à propos de revenir sur l'invitation, contenue dans notre circulaire de 1881, de payer les heures supplémentaires.

Ces indemnités accessoires ont du reste été rarement payées et d'une façon tout-à-fait inégale, et seulement lorsque les compagnies les ont trouvées plus avantageuses pour elles que le salaire du personnel auxiliaire. En outre, s'il y a quelque chose qui occasionné le surmenage du personnel, auquel notre projet a pour but de remédier, ce sont bien ces indemnités.

Nous croyons par contre qu'on doit réserver au conseil fédéral la faculté d'autoriser des exceptions, lorsque des compensations sont offertes qui sont compatibles avec la sécurité du service, telles que par exemple des intervalles de repos plus longs pendant la journée,

l'augmentation de ces intervalles, etc., chaque cas devant être spécialement examiné.

4. On nous a fait remarquer qu'il faudrait proposer des prescriptions particulières relativement aux femmes employées au service des chemins de fer, comme on l'a fait dans la loi sur les fabriques. Nous avons toutefois trouvé que cela serait inopportun, parce que l'emploi des femmes dans ce service n'a lieu que dans une mesure très-restreinte. Pour le cas où le besoin de prescriptions de ce genre se ferait sentir, nous avons par contre cru devoir demander des pleins pouvoirs pour le conseil fédéral, afin d'éviter l'énumération de propositions spéciales à cet égard.

5. Nous vous recommandons instamment d'accepter la proposition de comprendre dans la cojouissance des jours de repos et du maximum des heures de service les ouvriers occupés d'une manière durable à la journée. D'abord, nous devons d'abord faire ressortir que, suivant l'organisation des compagnies, une partie plus ou moins grande du personnel inférieur, mais indispensable de l'exploitation (manœuvres, garde-wagons, surnuméraires, ouvriers de la voie, etc.), de la coopération desquels la sécurité de l'exploitation dépend en partie, rentre dans cette classe. Les compagnies ont objecté dans le temps qu'elles ne paieraient en tout cas pas le salaire des ouvriers à la journée pour les jours de repos. Nous avons déjà dit plus haut que nos propositions ne visaient pas le salaire, mais la régularisation des droits du personnel des chemins de fer au point de vue de l'intérêt public et à celui de l'intérêt spécial de la sécurité de l'exploitation, et nous sommes d'avis qu'il faut laisser les compagnies libres de procéder avec plus ou moins de libéralité à l'égard des ouvriers à la journée, en ce qui concerne le paiement du salaire. Mais les charges imposées aux ouvriers doivent aussi avoir des limites déterminées et il ne faut pas que le cas puisse se présenter, que les compagnies, pour satisfaire à la lettre de la loi, diminuent les catégories des employés fixes et augmentent celle des ouvriers à la journée, ou qu'elles utilisent les derniers plus qu'il ne convient au préjudice des premiers, ainsi que cela a eu lieu dans un cas porté dernièrement à la connaissance du département des chemins de fer, un ouvrier de la voie qui jusque là travaillait encore  $\frac{3}{4}$  de journée chaque fois en sus du service de garde-barrières qui se terminait à minuit au passage du train de nuit, ayant subi une diminution de son salaire comme garde-barrières pour le motif qu'il pouvait se récupérer en se chargeant entièrement du travail de jour sur la ligne, en sus du service de nuit.

L'objection qui a été soulevée dans le temps au sujet des jours de repos exigés pour les ouvriers à la journée et qui consistait dans la circonstance que ces ouvriers étaient libres de suspendre leur

travail quand bon leur semblait, n'a pas d'importance. L'ouvrier employé d'une façon dite permanente n'a pas cette liberté, et s'il l'avait, rien ne garantirait qu'il s'en servit réellement, tandis que des jours de repos sont pour lui aussi convenables et nécessaires que pour le personnel engagé au mois ou à l'année.

La disposition enfin qui prévoit des amendes est nouvelle. Nous estimons toutefois qu'elle est nécessaire si l'on veut réprimer avec succès les contraventions à l'article 9.

Au surplus, elle correspond à l'article 19 de la loi fédérale sur le travail dans les fabriques du 23 mars 1877 (Rec. off., III. 224).

La prescription que le nouvel article 9 est aussi applicable aux autres entreprises de transport concédées par la Confédération, en particulier aux entreprises de bateaux à vapeur, est fondée sur l'analogie des conditions d'exploitation et sur le même intérêt pour la sécurité de l'exploitation que celui à prendre en considération pour les chemins de fer et elle satisfait au reste aussi à l'exigence de l'article 9 actuel.

Nous vous proposons d'accepter le projet de loi dont la teneur suit.

Agréez, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 28 novembre 1888.

Au nom du conseil fédéral suisse,

*Le vice-président :*

HAMMER.

*Le chancelier de la Confédération :*

RINGIER.

Projet.

## Loi supplémentaire

concernant

modification de l'article 9, complété par la loi du 18 février 1878, de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du conseil fédéral du 28 novembre 1888,

*décète :*

1. L'article 9 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, est modifié comme suit :

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer, y compris les ouvriers occupés à la journée d'une manière permanente, doivent avoir au moins un dimanche libre sur trois.

Les dimanches libres ne doivent pas servir pour remplacer les jours ouvrables libres d'après les usages du service des chemins de fer ; tout fonctionnaire, employé ou ouvrier à la journée des chemins de fer a droit au moins à 14 jours ouvrables libres dans l'année.

Les fonctionnaires, employés ou ouvriers des chemins de fer auront, sur les 24 heures, un repos non interrompu de huit heures au moins, augmenté d'une heure pour la course à ceux auxquels des logements ne sont pas assignés dans les bâtiments des gares ou sur la ligne ferrée.

Il sera, en outre, accordé chaque jour, vers le milieu du travail, une pause principale d'une heure au minimum, plus au moins deux heures libres, soit réparties sur des pauses intermédiaires, soit portant sur l'heure d'arrivée le matin et de départ le soir.

Le conseil fédéral peut autoriser des exceptions pour la répartition des heures du service journalier.

En ce qui concerne les heures de travail des femmes qui sont employées au service du chemin de fer, le conseil fédéral édictera les prescriptions qui pourraient devenir nécessaires.

Les dispositions ci-dessus seront aussi appliquées à d'autres entreprises de transport concédées par la Confédération. Par contre, elles ne sont pas applicables aux employés et journaliers qui sont au service des administrations de chemins de fer et des entreprises de bateaux à vapeur qui tombent sous le coup de la législation sur les fabriques.

Les contraventions seront punies, par les tribunaux, d'amendes allant de 5 à 500 francs. En cas de récidive, le tribunal peut, outre l'amende, infliger aussi un emprisonnement de trois mois au plus.

2. La présente loi supplémentaire abroge celle du 14 février 1878 (Rec. off., nouv. série, III. 498).

3. Le conseil fédéral est chargé, à teneur des dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 relative aux votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de faire publier la présente loi supplémentaire et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

---

**Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale relatif à une modification de l'article 9 de la loi concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer du 23 décembre 1872.  
(Du 28 novembre 1888.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1888             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 55               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 22.12.1888       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 997-1036         |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 069 149       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.