

505L17139/S

4441

(1939)

APPRECIATIONS PARLEMENTAIRES SUR LA REFORME DES CONDITIONS
DE TRAVAIL.

Rapport FROT (budget 39 chem. de fer) Chambre N° 4449 (XVI° Lég. 38)

Reforme des conditions de travail (Appréciations parlementaires)

Doc. parl. Chambre N° 4449.

40 HEURES

1° Réforme des conditions du travail.

Les modalités d'application aux chemins de fer de la loi de quarante heures avaient été fixées par un décret du 18 janvier 1937. Ce décret avait suscité — on le sait — de vives critiques : on lui faisait grief, notamment, d'avoir prévu des règles trop rigides incompatibles avec les conditions d'exploitation de l'industrie ferroviaire. Il est incontestable qu'il conduisit à un développement des effectifs notablement supérieur à la réduction moyenne de la durée du travail (environ un cinquième contre un sixième). On a suffisamment usé — et peut-être abusé — du « slogan » des 80.000 cheminots supplémentaires prélevés sur la main-d'œuvre agricole pour que nous nous dispensions d'y revenir.

Il est certain que plus une loi sociale est justifiée dans son principe et plus elle requiert des conditions d'application bien étudiées. En effet, à raison même des nécessités qui la justifiaient, ses incidences sont multiples et complexes et, à raison de ces incidences, le principe de la loi peut se trouver dénaturé et faussé.

En matière de chemin de fer plus qu'en toute autre, une application brutale et maladroite de la loi pouvait représenter le plus sûr moyen de la « torpiller ».

En outre, il convient de ne pas perdre de vue que l'application des quarante heures a précédé la mise en œuvre de la coordination des transports et qu'elle a été suivie presque immédiatement par une chute de trafic sans précédent dans l'histoire ferroviaire, de telle sorte que le gonflement des effectifs s'est trouvé correspondre à une restriction générale de leur champ d'activité.

Concours de circonstances ou défaillances d'inspiration initiale, les modalités d'application des quarante heures aux chemins de fer

offraient une prise trop évidente à la critique pour n'être pas justifiables de l'intervention chirurgicale du mois de novembre dernier.

Le nouveau décret-loi transpose, dans l'ensemble, le régime antérieur aux quarante heures — tel qu'il était organisé par le décret du 16 janvier 1923, pour l'ensemble du personnel, et par les arrêtés ministériels du 8 novembre 1919 pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains — en l'adaptant aux nouvelles conditions prévues par la loi du 21 juin 1936.

Il institue, en outre, la semaine de quarante-deux heures pour le personnel des bureaux, en corrélation avec les dispositions générales prises, par ailleurs, qui autorisent la récupération des jours de congé payé en sus du minimum légal.

Une disposition qui a fait couler beaucoup d'encre est celle qui prévoit que le nouveau règlement ne pourra être modifié que par voie législative. Notons seulement qu'il n'était nullement besoin de le prévoir expressément pour qu'il en fût ainsi, puisque ce règlement est sanctionné par un acte ayant force de loi et ajoutons que le régime antérieur, encore qu'il résultât, en la forme, d'un acte réglementaire, avait été institué également dans le cadre d'une délégation spécialement consentie par le législateur, de telle sorte qu'on était légitimement conduit à admettre que, lui non plus, n'aurait pu être modifié autrement que par une loi.

La controverse est donc, au fond, vide d'objet. C'est le sort commun de bien des débats quand on y regarde de près !

Quant à savoir si le régime nouveau est mieux venu que son prédécesseur, attendons, pour être fixé sur ce point, de connaître la façon dont l'économie générale « digérera » ce produit de substitution.