

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1265

Artikel: Chemins de fer fédéraux : vent d'août
Autor: Savary, Géraldine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025486>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

Vent d'août

C'était une belle réunion de famille qui se tenait sur la place fédérale le 8 août dernier. La grande famille socialiste était présente: du président au conseiller fédéral par lettre de soutien interposée; et ce jour-là, comme toujours, le membre absent a toujours tort; celui qu'on montrait du doigt, c'était Benedikt Weibel, le directeur socialiste des CFF.

PARALLÈLE

En France, le gouvernement vient de nommer le nouveau directeur de la SNCF, Louis Gallois, socialiste proche de Jean-Pierre Chevènement.

Gallois aura la tâche, difficile selon l'avis général, de mener à bien les réformes entreprises par son prédécesseur; réformes qui risquent de bouleverser passablement l'entreprise étatique; outre des suppressions d'emplois massives (4500 pour 1996), une réorganisation de la gestion des infrastructures ferroviaires est prévue. Les deux principes de ce que certains ont appelé une réforme historique sont la régionalisation des infrastructures – les régions seront libres de mener leur propre politique ferroviaire – et la séparation du compte d'exploitation – il y aura une scission de la SNCF entre l'exploitation commerciale et les infrastructures.

Mais tout cela est pour le moment encore très flou et moult questions restent sans réponse quant aux responsabilités respectives de l'Etat, de la SNCF et des régions.

Enfin, comme en Suisse, la reconquête du trafic du rail sur le trafic routier est indispensable. Maigre consolation pour les CFF...

(gs) Le cheminot n'est pas n'importe quel travailleur; il appartient à notre imaginaire culturel; il a nourri les représentations des luttes ouvrières de ce siècle; militant, attaché aux valeurs du service public, on lui prête aussi des velléités corporatistes; il serait dépassé, arc-bouté sur les acquis, refusant les effets de la modernité.

A l'heure actuelle, il s'agit de laisser tomber les stéréotypes et de condamner, plutôt que le conservatisme syndical, la direction des CFF qui brandit la baisse des salaires comme la seule réponse pour freiner le déficit, et le pouvoir politique qui a laissé le transport par rail s'embourber dans les lenteurs décisionnelles.

Aujourd'hui, les CFF sont en grave déficit: déficit financier, il atteindra bientôt 12 milliards; déficit d'image, les prix sont trop élevés par rapport au trafic routier; déficit d'alternative, les solutions envisagées sont rares ou tardent à être appliquées.

Un pavé dans la mare

Il est certain que la masse salariale représente une part essentielle du coût des CFF. Mais des sacrifices ont déjà été négociés et consentis par les salariés: 6 000 postes ont été supprimés ces dernières années, les promotions ont été rognées, ce qui correspond à une diminution importante des salaires initiaux; la réduction de la durée du travail, que le personnel a acheté par la non-compensation du renchérissement du coût de la vie, n'a pas été transformée par une augmentation de places de travail. Il y a donc eu compression d'effectifs, dont a résulté une péjoration des conditions de travail... La baisse linéaire des salaires proposée par Weibel ainsi que le gel de la compensation du coût de la vie jusqu'en l'an 2000 représentent une perte sèche de 8% pour les salariés, sans compter les milliers de suppressions d'emplois encore prévus.

Tant du côté des partis de gauche que du Conseil Fédéral, on s'est empressé de critiquer cette mesure d'urgence. Alors quel est le but du socialiste Weibel si ce n'est de s'attirer les foudres de l'ensemble de la gauche, toutes tendances réunies? La proposition de baisser les salaires est-elle un cheval de Troie pour briser les remparts de l'inertie parlementaire? Une fonction cathartique salutaire? Il est évident que jeter un tel pavé dans la mare politique a permis de relancer le débat sur le financement des chemins de fer fédéraux: la balle est renvoyée dans l'hé-

micycle parlementaire, les syndicats reprennent du poil de la bête et le conseiller fédéral chargé du dossier peut ainsi accélérer des processus de décisions qui s'enlisaient.

Mais les incohérences de la politique des transports au détriment du rail étaient-elles si profondes qu'il ait fallu ce séisme social? Etait-ce nécessaire de fragiliser encore les salariés de ce secteur en leur prédisant le pire? La proposition de baisse des salaires linéaire non négociée avec les salariés ne peut représenter le choc salutaire dont les CFF ont besoin. Le gain prévu (de l'ordre de 52 millions) est certes une somme importante mais n'arrangera en rien le sort des CFF si une

...

Propositions de mesures incitatives pour le rail d'Ernst Leuenberger, publiées dans le journal syndical *Travail et Transport*.

- Le Conseil fédéral pourrait réviser l'Ordonnance sur la TVA et au moins accorder l'intégralité de la réduction de l'impôt préalable.

- L'assemblée fédérale pourrait décider, en procédure d'urgence, le remboursement de la TVA perçue auprès des transports publics.

- Elle pourrait aussi, dans une procédure d'urgence, entreprendre immédiatement l'assainissement de la dette des CFF prévu dans le projet de réforme ferroviaire.

- Elle aurait la possibilité, de la même façon, de décider de la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif à 100 fr., en prévoyant une compensation du manque à gagner en faveur des CFF.

- Le Conseil fédéral pourrait, de sa propre compétence, adapter l'ordonnance sur les chauffeurs dans le sens d'une diminution du temps de travail des chauffeurs poids lourds au niveau national.

- L'assemblée fédérale pourrait, en procédure d'urgence, introduire immédiatement la taxe poids lourds liée aux prestations telle qu'elle est prévue dans la constitution.

- Elle pourrait mettre en pratique sans tarder l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

- L'assemblée fédérale pourrait, en procédure d'urgence, décider de la prise en charge par le trafic motorisé individuel des coûts sociaux dus aux accidents et à la maladie.

Une nouvelle géométrie?

Imaginer de toutes pièces un système de sécurité sociale cohérent, solidaire et financièrement supportable: c'est l'exercice que se sont imposé deux économistes tessinois non conformistes, Martino Rossi et Elena Sartoris.

RÉFÉRENCES

Martino Rossi, Elena Sartoris, *Ripensare la solidarietà*, Armando Dadò éditeur, Locarno 1995

«Sicherheit in drei Kreisen – ein Reformmodell für die Schweiz», *Basler Zeitung*, 28.6.96

(fb) L'AVS-AI et ses trois piliers, l'assurance-chômage, l'assurance-maternité toujours en devenir, les allocations de perte de gain de toutes sortes (militaire, accident, maladie), les allocations familiales, les bourses d'études, les diverses formes d'assistance: le système suisse de sécurité sociale (mais ce n'est probablement pas très différent ailleurs), bâti progressivement au gré des besoins, mais surtout des moyens et des opportunités, est complexe. Il n'est simple ni à comprendre ni à administrer, et des études récentes sur la pauvreté ont montré qu'il laisse passer entre les mailles du filet nombre de ceux qu'il devrait protéger. C'est ce qui a amené deux chercheurs tessinois, Martino Rossi et Elena Sartoris, à tenter de «repenser la solidarité» (selon le titre italien de leur ouvrage, publié l'an dernier, à paraître en allemand le mois prochain – à quand une version française?).

Les auteurs sont partis d'une observation critique des modalités actuelles de la protection sociale, dont ils dénoncent trois faiblesses structurelles. D'abord, l'essentiel des prestations est accordé en fonction des revenus précédents des bénéficiaires: les faibles revenus sont défavorisés. Ensuite, l'importance du financement par la masse salariale a un effet pervers sur l'emploi, un défaut désormais largement reconnu, et est problématique face à l'existence d'un chômage structurel de longue durée. Enfin, le système est largement paternaliste, sans rapport avec une vision moderne de la place et des droits de la personne. Ils ont alors élaboré une conception d'ensemble en partant de zéro, c'est-à-dire sans se préoccuper des modalités actuelles et sans se soucier des voies et moyens

●●●

vision à long terme du transport par rail n'est pas envisagée; de plus, préconiser une baisse salariale quand la droite patronale est plus que jamais offensive, équivaut à jouer aux allumettes près d'une citerne d'essence...

La manifestation du 8 octobre a montré qu'au-delà d'un signe protestataire, elle réunissait des salariés ayant déjà consenti à des sacrifices, et étant prêts à faire des propositions en direction des pouvoirs politiques. Ernst Leuenberger, vice président du SEV, a indiqué quelques pistes pour améliorer la condition des transports publics et qui ne touchent pas aux acquis salariaux (voir encadré).

Le syndicat propose, la direction des CFF oppose, le pouvoir politique dispose maintenant. ■

d'un passage éventuel à leur modèle (fédéralisme, Constitution, législation, institutions), mais avec à l'esprit la volonté d'assurer une couverture juste et sans lacune. Sur la page blanche, ils ont alors dessiné une politique sociale en trois cercles concentriques.

Une mise à plat tonifiante

Au centre, on trouve un revenu minimum vital garanti fixé par référence au droit aux allocations complémentaires à l'AVS: 2 402 fr. par mois pour un adulte, 3 326 fr. pour un couple, 768 fr. pour tout enfant ou jeune en formation. Cette prestation de base, purement étatique et financée par une contribution sociale généralisée sur tous les revenus, couvre le chômage, l'incapacité de gain en raison de la maladie, d'un accident, d'une invalidité, du service militaire, d'un accouchement, d'un congé parental (3 ans), constitue la pension de vieillesse et se substitue aux allocations familiales et bourses d'étude. Selon le mécanisme de l'impôt négatif, il n'y a pas suppression de la prestation mais diminution inférieure au complément de revenu qui peut être acquis par un chômeur ou un parent d'enfant en bas âge, pour éviter l'effet pervers de la désincitation au travail.

Dans un deuxième cercle, Rossi et Sartoris placent des prestations complémentaires financées selon les modalités de l'assurance (communauté de risque): versements en cas de chômage, accident, maladie ou invalidité destinés à compléter le minimum vital par rapport au revenu antérieur. Logiquement, les prestations sont ici proportionnelles au montant et à la durée des cotisations prélevées paritairement sur les salaires. Les auteurs proposent de rendre obligatoire l'assurance pour la moitié de la différence entre le revenu minimum et le salaire, des prestations supplémentaires étant facultatives.

Enfin le troisième cercle se compose des mécanismes de prévoyance volontaire, dans lesquels Rossi et Sartoris rangent l'actuel deuxième pilier obligatoire de l'AVS en raison de son caractère individuel fondé sur la capitalisation des contributions.

Repenser la solidarité présente un modèle conceptuel qui situe de manière claire et simple (et à un coût identique au système actuel selon ses auteurs) l'ensemble des prestations, des bénéficiaires et des mécanismes de financement. Une mise à plat qui n'est pas tant un ordre du jour qu'une tonifiante réflexion pour redonner foi dans le débat et l'esprit de réforme face aux peurs distillées par la droite. ■