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

Herausgeber: Union syndicale suisse

Band: 63 (1971)

Heft: 1

Artikel: Que font, que sont les fédérations affiliées à l'USS? : Le portrait de la Fédération des cheminots (SEV)

Autor: Düby, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-385614

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

J'ai essayé d'esquisser le problème, d'en situer le contexte général. J'espère que cette sorte de morphologie nous montrera les tâches à accomplir... ou à rejeter.
Mon travail est strictement personnel. Il y a certainement d'autres problèmes, d'autres approches. On peut imaginer d'autres points de départ un autre concept.
L'essentiel est que nous nous dotions d'un système dans lequel tout aspect particulier, même imprévisible aujourd'hui, puisse s'insérer, trouver sa place.

Que font, que sont les fédérations affiliées à l'USS?

Le portrait de la Fédération suisse des cheminots (SEV)

Par Hans Düby

Historique de sa fondation

«Cinquante ans d'unité syndicale au service du progrès social et de la démocratie», tel est le titre de la brochure de jubilé qu'a écrite le collègue W. Meier en 1969, à l'occasion des 50 ans d'existence de la Fédération unifiée des cheminots. Dans un style léger et clair, cet ouvrage dépeint la lutte pour la justice sociale en faveur des hommes du rail. Non pas que l'idée du syndicalisme ait pris pied parmi les cheminots il y a 50 ans seulement; bien au contraire, les premiers signes d'union remontent jusqu'au milieu du siècle passé, au début des premiers chemins de fer. Les premiers groupements n'avaient évidemment aucun caractère syndical; ils n'étaient du reste pas viables. Il fallut encore 40 ans jusqu'à ce que le personnel commence à s'organiser systématiquement. Les raisons de cette situation doivent être recherchées dans la situation régnant à l'époque dans le domaine ferroviaire. La Confédération laissait plus ou moins au hasard la construction et l'exploitation des chemins de fer. Cette conception défectueuse eut pour conséquence une prolifération dans tout le pays de grandes et de petites compagnies qui se faisaient la vie dure. Les rivalités incessantes entre les administrations se répandirent aussi parmi le personnel. Dans ces conditions, une réelle unification syndicale ne pouvait être réalisée que lentement et progressivement. De leur côté, les administrations ne négligèrent rien pour empêcher cette

union. Mais, sans le vouloir, ce sont précisément elles qui donnèrent le branle. En dépit de toutes leurs rivalités, elles étaient d'accord sur un point: les conditions d'engagement et le traitement du personnel étaient partout aussi mauvais. Dans leur amertume, les cheminots oublièrent leurs préjugés à l'égard des autres compagnies et commencèrent à s'organiser, d'abord ceux qui se sentaient professionnellement le plus liés et ceux qui devaient travailler ensemble. Il en résulta des associations de catégories durables qui sont à l'origine des sous-fédérations actuelles. Bientôt apparurent, à l'échelon supérieur, des organisations plus importantes: l'*Union ouvrière des entreprises suisses de transport* (AUST), groupant le personnel des classes inférieures, et la *Société suisse des employés de chemin de fer et de navigation à vapeur* (VSEA) ouverte aux agents des catégories moyennes. La structure de ces deux organisations présentait déjà les caractéristiques d'une fédération unifiée. Mais il fallut encore les temps cruels de déchirements internes et les années difficiles de la première guerre mondiale jusqu'à ce que les associations de cheminots, qui s'étaient consolidées dans l'intervalle, fusionnent pour donner naissance à l'actuelle Fédération unifiée des cheminots, la SEV. Cela se passa en 1919, sous l'impulsion du secrétaire général de la VSEA, le conseiller national Emile Düby.

Organisation et effectif des membres

La Fédération suisse des cheminots est l'organisation professionnelle représentatrice des employés de chemins de fer de notre pays. Elle englobe plus de 80% du personnel des Chemins de fer fédéraux, des compagnies privées, des chemins de fer de montagne et de sport, des entreprises de navigation sur les lacs suisses, ainsi que du personnel des entreprises de transports urbains de Suisse romande. Les membres sont répartis selon leurs fonctions dans les sous-fédérations suivantes (effectifs à fin 1969):

Sous-fédération du personnel ouvrier (APV)	10 032 membres
Sous-fédération du personnel des gares et stations (SBV)	5 521 membres
Sous-fédération du personnel des gardes (WPV)	1 762 membres
Sous-fédération du personnel de la manœuvre (RPV)	3 043 membres
Sous-fédération du personnel des trains (ZPV)	3 262 membres

Sous-fédération du personnel des locomotives (LPV)	3 143 membres
Sous-fédération du personnel des services de surveillance et de sécurité (VAS)	2 743 membres
Sous-fédération du personnel de l'administration (VPV)	2 172 membres
Sous-fédération du personnel des ateliers (WAV)	2 073 membres
Sous-fédération du personnel d'entreprises privées de transports (VPT)	11 574 membres
Sous-fédération des pensionnés (PV)	13 958 membres

Ces onze sous-fédérations se subdivisent en section sur le plan local, ou dans le cadre des entreprises pour ce qui concerne les chemins de fer privés. Trois d'entre elles ont leur propre secrétariat et un président central à plein temps; les autres sont dirigées par des présidents centraux en fonction accessoire.
Le congrès se réunit ordinairement une fois par année. A l'exception de quelques fonctionnaires des sous-fédérations, les délégués sont désignés par les membres au cours des assemblées de section. Le congrès est donc une émanation directe des sociétaires et ses décisions reflètent leur volonté. Les assemblées de délégués des sous-fédérations, qui ont lieu avant le congrès, s'occupent essentiellement des questions internes de chaque catégorie.
Le comité fédératif se sompose du comité directeur et de 27 membres en activité de service. Aux séances, les secrétaires et les fonctionnaires de la fédération ont voix délibérative.
Les présidents centraux des onze sous-fédérations – en majorité des cheminots en activité de service – le président et le vice-président de la fédération, l'administrateur de la caisse centrale et celui de la caisse d'assurance de la SEV constituent le comité directeur. En règle générale, celui-ci se réunit tous les quinze jours; tout comme au comité fédératif, les secrétaires y ont voix délibérative.
Les mesures de rationalisation rigoureuses et les réductions de personnel qui en découlèrent aux CFF et dans les plus importantes compagnies privées ont provoqué une légère diminution des effectifs au cours de ces dernières années.
La SEV entretient un secrétariat central à Berne (l'office syndical) et un secrétariat régional à Bellinzone.

Formation syndicale et activité des jeunes

Dès le début, le travail d'instruction a constitué un objectif important de la fédération. Bien que les moyens financiers et les forces nécessaires aient fait défaut, les sous-fédérations, l'office syndical et les sections organisèrent sporadiquement des cours d'instruction.

Avec l'agrandissement de l'office syndical, il a été possible, au début des années 60, de développer systématiquement et de centraliser la formation des membres. Quelques 6783 participants ont fréquenté les 327 cours organisés pendant les cinq dernières années. En outre, plus de 500 collègues des deux sexes ont eu l'occasion d'approfondir leurs connaissances dans des cours spéciaux de deux ou trois jours de leur sous-fédération. En 1968, nous avons organisé, à titre d'essai, une semaine d'instruction à la nouvelle Maison des jeunes aux Avants. Le succès obtenu dépassa nos espérances; depuis lors, ces semaines de formation ont été insérées dans le programme d'instruction. Dans la SEV comme partout ailleur, il s'agit aussi de gagner la nouvelle génération à nos idées et d'assurer la relève. Si cela ne constituait jadis qu'une tâche accessoire, il n'en va plus de même avec l'évolution rapide de la technique et les modifications économiques et sociologiques de l'après-guerre. La jeunesse est devenue critique; il est difficile de l'intégrer à une communauté entachée de traditionnalisme et de l'enthousiasmer pour des objectifs, qu'elle considère comme surannés. En 1961, la direction de la SEV a décidé de s'occuper des jeunes plus méthodiquement que jusqu'alors, de les incorporer dans des groupes de jeunesse en vue de parfaire leur formation intellectuelle, syndicale, professionnelle et civique, et de leur donner en même temps la possibilité d'évoluer dans un cercle de personnes ayant le même âge et les mêmes idées. En 1966, le comité fédératif prit la décision d'acquérir une ferme en bon état aux Avants sur Montreux, de la transformer en conséquence et de la mettre à la disposition des jeunes de la SEV comme centre de vacances et de formation. Ce centre a été inauguré et mis en exploitation déjà un an et demi après. Depuis lors, plus de 40 manifestations s'y sont déroulées, avec un total d'environ 5000 nuitées.

Les institutions de la fédération

La caisse de secours et de prêts est une des plus anciennes institutions de la fédération. Elle fut scindée en 1941 et les deux branches de l'institution reçurent un règlement particulier. La caisse de secours accorde des sommes de 300 fr. au maximum à fonds perdu pour soulager économiquement les collègues tombés dans le besoin à la suite de maladie ou d'autres malheurs. Dans les cas pénibles, cette aide peut être augmentée jusqu'à 500 fr.
La caisse de prêts accorde des prestations remboursables, pouvant atteindre 1500 fr. au maximum, au taux d'intérêt de 2%. Au cours de ces dix dernières années, la caisse a prêté en moyenne entre 200 000 et 300 000 fr. par an. Grâce à ces deux institutions, il a été possible de lutter efficacement contre les banques spécialisées dans l'octroi de petits crédits et de secourir financièrement des collègues tombés dans le besoin sans qu'il en soit de leur faute.

Peu après sa fondation, la SEV a créé un agenda combiné avec une assurance accidents contre les conséquences économiques de la mort ou de l'invalidité totale. Depuis que l'agenda existe, la SEV a versé 3 100 000 fr. pour 1842 cas d'accidents (38 par an en moyenne).
Nos trois stations de vacances sont presque aussi anciennes que les premiers syndicats de cheminots. Il y a 75 ans, un groupe de cheminots courageux firent l'acquisition – dans une large mesure, à leurs risques et périls – de la propriété de *Grubisbalm*, sur le flanc sud-ouest du Rigi. Grubisbalm est une station d'été, perchée à 900 mètres d'altitude au-dessus du lac des Quatre-Cantons, dans le cadre majestueux des Alpes de la Suisse centrale. Cet hôtel de montagne, dont l'ambiance est très familière, compte 90 lits. En 1912, la coopérative des maisons de vacances a acheté la magnifique propriété de *Brenscino*, au-dessus de Brissago. L'hôtel, de conception moderne compte 110 lits et s'élève à 50 mètres au-dessus du niveau du lac Majeur, au milieu d'un parc ombragé par une luxuriante végétation subtropicale.
La troisième maison de vacances, *Sonloup* sur Montreux, a été acquise en 1930. Cet hôtel de 65 lits, situé à 1200 mètres d'altitude, se prête parfaitement aux vacances d'été et d'hiver en raison de sa position idéale.
Pour les parents avec des enfants en bas âge, le séjour en hôtel n'est souvent pas la solution idéale. C'est pourquoi nous mettons des appartements de vacances à prix avantageux à la disposition de nos sociétaires.
La *Coopérative des maisons de vacances et de ski des cheminots* – dont peuvent faire partie uniquement les membres de la SEV – dispose d'un chalet de six appartements à Grindelwald, de vingt logements à Samedan en Haute-Engadine, et de deux blocs à six logements chacun à Bluche, près de Montana en Valais. La SEV s'est assurée le droit de jouissance de dix bungalows dans le merveilleux village de vacances de Popularis à Golfo del Sole. Nos membres disposent par ailleurs de vingt appartements de la Caisse suisse de voyage au Tessin, en Valais et dans l'Oberland bernois.
De bonne heure, les fondateurs de nos stations de vacances songèrent à créer un *fonds de cures gratuites*. Cette institution a été fondée à l'intention des collègues peu fortunés ayant besoin d'un repos de convalescence. Des centaines de cheminots et de membres de leurs familles ont bénéficié jusqu'ici des prestations de ce fonds.
Dans le but de faciliter les séjours de vacances à nos membres ayant un revenu modeste, une *caisse de subsides de vacances* a été fondée en 1949. Actuellement, tous les membres de la SEV dont le gain annuel n'excède pas 16 020 fr. ont droit à une réduction de 25% sur les prix de pension de nos trois hôtels. Cette réduction est également accordée pour les logements de vacances mis à disposition par notre fédération, y compris ceux de l'USS.

Le métier de cheminot est tout aussi dangereux aujourd'hui qu'il y a 75 ans. Au cours des années, des centaines de collègues ont perdu la vie dans l'accomplissement de leur tâche. Dans le but de protéger au moins partiellement les survivants contre les conséquences économiques d'un décès, les anciennes associations de catégories des cheminots avaient presque toutes une caisse de décès. Lors de leur fusion en une fédération unifiée, en 1919, les efforts redoublèrent en vue de réunir les différentes caisses de décès en une institution d'assurance unique et forte. Aujourd'hui, la *Caisse d'assurance SEV* occupe une place importante parmi les institutions philantropiques de notre fédération. En 1969, cette caisse comptait quelque 50 000 polices d'assurance représentant une somme assurée de plus de 76 millions de francs au total. A cela s'ajoutent 37 857 polices d'assurance-accident dont la somme assurée s'élève à 63 millions. De 1939 à 1968, quelque 53,7 millions de francs ont été versés à plus de 57 000 assurés. Mais l'activité de cette institution ne se limite pas seulement au secteur de la protection en matière d'assurance. Elle accorde aussi une aide financière importante aux membres par l'octroi de prêts hypothécaires et de prêts sur police, ainsi qu'en construisant en propre des appartements à loyer avantageux. Dans les actifs du bilan de 1969 figurent 27 millions de francs de prêts hypothécaires et 25,5 millions investis dans des immeubles en propre.
La SEV accorde l'*assistance judiciaire* à ses membres impliqués dans des procès civils ou pénaux en rapport avec leur activité professionnelle ou syndicale, dans des accidents survenant sur le chemin du travail. Dans le langage populaire, on dit que l'homme du rail a «un pied en prison et l'autre dans la tombe», pour décrire les responsabilités et les dangers inhérents au métier de cheminot.
Les quelque 800 à 900 demandes d'assistance judiciaire présentées chaque année témoignent de l'importance capitale de cette institution. Pour s'occuper des différends judiciaires jugés par les tribunaux, nous disposons d'environ 40 avocats de confiance répartis dans tout le pays. Ceux-ci ne sont pas liés à la SEV par contrat; cependant, notre fédération les documente en leur fournissant les règlements, les lois et la jurisprudence nécessaires; ainsi, avec le temps, ils deviennent des spécialistes du droit pénal concernant le trafic ferroviaire et de la législation sur les rapports de service des fonctionnaires. Sans tenir compte du travail effectué à l'office syndical, la SEV a consacré ces dernières années en moyenne 90 000 fr. par an à cette institution. Dans le but d'avoir en tout temps et rapidement la documentation nécessaire à nos secrétaires et à nos avocats de confiance, une collection de jugements des tribunaux a été constituée à l'office syndical. Ces documents y sont classés selon leurs caractéristiques juridiques et techniques. On y trouve également des expertises ferroviaires, médicales et juridiques faites à notre demande.

Les trois *journaux fédératifs*, paraissant en allemand, en français et en italien, constituent un moyen de lutte et une source d'information importantes pour les membres; leur rédaction est assurée en fonction accessoire par trois secrétaires. Chaque adhérent a le droit de recevoir l'édition de son choix. Les principes régissant la rédaction sont définis dans les statuts. Actuellement, le tirage se monte à 36 775 exemplaires pour l'*Eisenbahner*, 12 715 pour le *Cheminot* et 5165 pour *Il Ferroviere*.

Les problèmes spécifiques du personnel des CFF

Les conditions générales de service du personnel des CFF sont fixées dans la loi sur le statut des fonctionnaires – à laquelle sont aussi assujettis les autres agents de la Confédération – et dans la loi sur la durée du travail. Ces lois sont du ressort du Parlement et, en dernière instance, du peuple. L'Union fédérative du personnel des administrations et entreprises publiques est le partenaire du Conseil fédéral lors des discussions préliminaires concernant de nouveaux arrêtés, ou la revision de lois existantes, ainsi que pour leurs dispositions d'exécution. Sur la base du nombre de ses adhérents, la SEV a droit à trois mandats au sein du comité directeur de cette organisation faîtière; notre fédération fournit le président en la personne du collègue Hans Düby.
Les questions d'importance fondamentale, telles que les grandes modifications du statut des fonctionnaires et des ordonnances d'exécution, ainsi que la revision de la classification des fonctions, sont soumises par le Conseil fédéral à la commission paritaire prévue à cet effet, pour examen; cette commission est présidée par un juge fédéral. Depuis longtemps, une autre commission paritaire est à l'œuvre pour reviser la loi sur la durée du travail de 1920 et l'adapter aux conditions actuelles. Jusqu'à maintenant, les pourparlers furent très ardus; une entente n'a pu être réalisée que sur quelques points seulement. Ces commissions n'ont qu'un caractère consultatif; mais jusqu'ici, le Conseil fédéral a généralement adopté leurs recommandations, particulièrement lorsque leurs décisions ont été prises à l'unanimité ou à une forte majorité.
Les problèmes spécifiques du personnel des CFF sont traités lors de conférences directement avec la Direction générale ou avec les divisions concernées. Pendant deux décennies, les relations entre le personnel et la direction des CFF ne furent pas des meilleures; par moments, on notait même de sérieuses tensions. Mais la situation s'est sensiblement améliorée depuis la deuxième guerre mondiale. Les dirigeants de l'entreprise ont progressivement abandonné l'attitude féodale du «seigneur et maître chez soi» et, aujourd'hui, nous constatons avec satisfaction que nous sommes en bonne voie

d'établir de vraies relations de partenaires. Cela a forcément des répercussions favorables sur le climat des pourparlers, et il est rare que les parties se séparent sans obtenir de résultat.

Problèmes actuels et futurs

En raison de la concurrence toujours plus âpre qui s'intensifie dans le domaine des transports, mais aussi pour parer à l'explosion des frais d'exploitation, les CFF ont commencé, il y a longtemps déjà, a rationaliser leur exploitation en recourant à tous les moyens techniques. Sous la pression des difficultés de recrutement, les mesures de rationalisation se sont succédées beaucoup plus rapidement que cela avait été prévu initialement. Ces derniers temps, le cumul de toutes ces mesures techniques et d'exploitation ont souvent surchargé le personnel jusqu'à la limite de ses possibilités. Actuellement, les Chemins de fer fédéraux se trouvent dans une phase de bouleversements techniques et organiques dont les répercussions sur le personnel ne peuvent être que supputées. La SEV recherche les voies pour que le cheminot ne devienne pas le jouet de la technique et de la cybernétique, mais qu'il reste, en tant qu'être humain, au centre d'une exploitation qui sera peut-être un jour complètement automatisée. Pour le moment, il importe d'adapter les traitements, les conditions d'engagement et la durée du travail à l'évolution enregistrée dans l'économie privée qui, actuellement, peut offrir la semaine de cinq jours et également de meilleurs salaires en raison du marché du travail très serré.

Le droit de discussion du personnel

Le principe du droit de discussion du personnel est ancré dans la loi fédérale sur l'organisation et l'administration des CFF du 1er février 1923. Les diverses commissions spéciales et commissions du personnel, créées sur la base de cette loi, ont pour tâche d'examiner les innovations dans l'entreprise ou les questions de politique sociale. Pendant longtemps, le secteur de leurs compétences était très restreint. Grâce à l'attitude compréhensive de la direction des CFF, il a été possible de développer davantage ces instruments de discussion du personnel. Bien qu'elles n'aient qu'un caractère consultatif, elles n'en constituent pas moins un moyen efficace pour la sauvegarde des intérêts du personnel. Eu égard à l'intensification de la technique et de l'automatisation dans les chemins de fer, la question se pose de savoir si, à l'avenir, ces commissions suffiront à protéger les employés contre les conséquences négatives de la cybernétique. Bien que les CFF soient disposés à étendre davantage le droit de discussion existant, le droit de codécision est demandé de plus en

plus instamment. Une commission a été constituée au sein de notre fédération pour s'occuper de ce problème de manière approfondie. Pour le moment, nous sommes représentés au conseil d'administration des CFF (15 membres) par le collègue Hans Düby, président de la SEV. Cette représentation unique ne peut guère être considérée comme une véritable possibilité de codécision.

Le personnel des entreprises de transport privées

Bien que les pouvoirs publics soutiennent financièrement la plupart de ces entreprises, celles-ci n'en sont pas moins gérées selon les principcs en vigueur dans l'économie privée. Cela s'est révélé surtout lors des tractations au sujet des conditions de salaire et d'engagement. A divers endroits, il a fallu lutter pendant des années pour que la SEV soit reconnue comme partenaire contractuel. Si malgré cela il a été possible de trouver des solutions à peu près acceptables au problème des salaires, cela n'a été souvent possible que grâce à des affrontements comme ceux que l'on rencontre habituellement dans l'économie privée. Dans bien des cas, ces conflits n'étaient pas dus à la mauvaise volonté des directions d'entreprises, mais à la situation financière précaire de la majorité d'entre elles. La nouvelle loi sur les chemins de fer de 1957, dont l'article 58 prévoit la couverture des déficits par la Confédération, apporta une détente sensible.
Mais la lutte se poursuivit encore pour savoir si et dans quelle mesure les charges pour le personnel devaient être comprises dans la couverture des déficits. Après de longs efforts, nous sommes parvenus à introduire dans l'ordonnance d'exécution une disposition acceptable prévoyant une uniformisation des salaires du personnel des chemins de fer privés tenant compte des conditions locales et d'exploitation, selon un système spécial élaboré par la SEV. La moyenne des dépenses par agent des CFF constitue la base de la «systématisation» des salaires des compagnies privées. Cette réglementation n'est cependant valable que pour les chemins de fer du trafic général. Il va de soi que, en dépit de cette solution, nous devons toujours avoir des tractations salariales avec les différentes entreprises, étant donné que celles-ci sont libres de recourir à l'aide de la Confédération, ou d'épuiser complètement ou non la marge qui leur est assurée pour les charges pour le personnel.