

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 36 (1999)
Heft: 1372

Artikel: CFF SA : entreprise nationale?
Autor: Brutsch, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014530>

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: 29.04.2026

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

en libre circulation assistée

gais «parachuté» à Uri ou en Valais devra toucher un salaire aux normes minimales helvétiques.

Force obligatoire

Les détachés ne représentent qu'une minorité parmi les travailleurs migrants. La protection contre la sous-enchère salariale passe pour beaucoup par le respect des conventions collectives passées dans les différentes branches économiques. Mais encore faut-il que lesdites conventions s'imposent à tous. L'instrument pour y parvenir existe déjà depuis 1956: la Loi fédérale sur la force obligatoire des conventions collectives. Elle permet au Conseil fédéral d'accorder force de loi à des textes négociés entre les partenaires sociaux, mais à trois conditions cumulatives:

- la convention doit regrouper la majorité des travailleurs de la branche,
- la convention doit être signée par

la majorité des entreprises de la branche,

- les employeurs liés à la convention doivent occuper la majorité de tous les travailleurs de la branche.

Ces trois conditions sont rarement réunies. Le Conseil fédéral peut y déroger exceptionnellement lorsque la protection sociale l'exige. L'instrument doit donc être amélioré. Berne envisage d'appliquer la solution allemande, où il suffit que seule la troisième condition soit nécessaire pour décréter la force obligatoire. La modification serait d'importance. Ainsi, en application de la loi amendée, une convention collective pourrait s'appliquer à tout le secteur de la vente lorsque quelques grosses entreprises, comme Migros et Coop, en seraient signataires. Les organisations patronales, d'ordinaire championnes de la défense des conventions collectives, se montrent fort tièdes face à l'extension de leur force obligatoire. L'arme serait-elle trop efficace?

Mais encore...

La piste des conventions collectives obligatoires ne résout pas tout. Il y a les secteurs où les conventions sont inexistantes et où les risques de sous-enchère salariale sont importants, malgré des salaires déjà très bas. Mais il y a également le fait que, dans les machines, l'horlogerie ou la chimie, les grandes conventions collectives règlent en détail les conditions de travail à l'exception du montant des salaires, négocié au sein des entreprises. Ce qui complique évidemment le débusquage du dumping salarial.

Reste, troisième piste, la fixation de salaires minimaux fixés légalement et obligatoires pour les Suisses comme pour les étrangers. Un instrument aux conséquences difficilement prévisibles qui, curieusement, semble susciter moins de réserves chez les employeurs que chez les syndicats. Ce sera le débat social des semaines à venir. *at*

CFF SA

Entreprise nationale?

P OUR MARQUER LEUR nouveau statut d'entreprise (non plus une administration mais une SA de droit public dont l'actionnaire unique est la Confédération), les CFF vendaient le 1er janvier une carte journalière particulière. La particularité était non seulement le prix (10 francs) mais aussi le réseau accessible: celui des

seuls CFF. Il représente 3000 kilomètres, annonçait fièrement le président de la direction, Benedikt Weibel, dans un mot d'accompagnement illustré d'une carte sponsorisée par Kambly SA, «Spécialités de biscuits Suisses» (sic).

C'est qu'on a pris l'habitude du réseau complet des «Entreprises suisses de transport», comme il s'intitule sur la carte illustrant la validité (totale ou partielle) de l'abonnement général, de l'abonnement à demi-prix et de la carte journalière ordinaire. Sans parler de l'accès possible aux transports publics locaux de toutes les villes du pays qui n'est

pas le moindre attrait de ce type d'abonnement. Par comparaison, le réseau des seuls CFF ressemble à un filet déchiré dont les mailles sont d'épaisseur bien inégale: pas de ligne directe de Berne à Neuchâtel, il faut passer par Zollikofen, Lyss et Bienne. Le Valais compte deux lignes: la vallée du Rhône et Saint-Maurice-Saint-Gingolph. Le Lötschberg n'existe pas. Même le canton de Vaud paraît désert sans ses chemins de fer à voie métrique.

Au fond, les CFF sont l'opérateur du Plateau, de la région zurichoise et des lignes internationales.

Moralité: l'investissement affectif des Suisses et des Suissesses dans leurs CFF est une chose, mais le service public ne se limite pas à cette seule entreprise et peut prendre des formes diverses. Seule, la nouvelle SA n'est pas grand-chose, c'est bien toute la chaîne de transport qui est importante. Pas seulement les CFF mais aussi les autres entreprises de chemin de fer, pas seulement le rail mais aussi les lignes régionales sur pneus. *fb*

