

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 86 (1994)

Artikel: Les cheminots : combativité, responsabilité et... citoyens-usagers
Autor: Béguelin, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-386453>

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: 11.02.2026

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

croquer de leur dernier salaire. Même des actions spontanées de ce type avaient été préalablement débattues avec des militants de confiance. Quoique nous ayons acquis pour une certaine part, à cause de tels procédés, une réputation d'organisation agressive, ces actions ont fait grande impression sur nos collègues: celle d'une organisation qui ne dort pas, d'une organisation qui s'engage avec détermination pour les besoins immédiats de ses membres. Grâce à ces actions «dures», nous avons gagné de nombreux membres et donc de nouvelles personnes de confiance.

Les cheminots: combativité, responsabilité et ... citoyens-usagers

*Michel Béguelin**

La Fédération suisse des cheminots (SEV) compte 60 000 membres, toutes catégories confondues, actifs et pensionné(e)s. En fait, c'est le syndicat des transports publics dans leur ensemble, de très loin le plus important du pays. Au-delà des agents des CFF, il regroupe aussi ceux de quelque 150 entreprises diverses, compagnies de chemin de fer, dites privées, de navigation, de bus, en passant par les wagons-lits, les wagons-restaurants, quelques téléphériques, ainsi que toutes les entreprises du transport public urbain de Suisse romande (les entreprises semblables de Suisse alémanique dépendent du SSP). Le taux d'organisation moyen pour les actifs est de l'ordre de 75% (80% pour les seuls CFF).

Un taux d'organisation élevé, oui, mais...

Un taux d'organisation aussi élevé fait rêver beaucoup de fédérations. A l'évidence, la SEV est ainsi un partenaire absolument incontournable dans sa branche. Cette influence importante signifie une responsabilité équivalente. Par exemple, quand des

*Secrétaire de la Fédération suisse des cheminots (SEV) dont il est également le rédacteur de l'organe de presse, *Le Cheminot*, et conseiller national socialiste

mesures de rationalisation sont décidées par une entreprise, la SEV sait à peu près toujours dans quelle fourchette elles se justifient pour la santé de l'entreprise. A partir de là, les négociations portent sur «comment rationaliser sans effets sociaux insupportables, tout en faisant en sorte que les gains de rationalisation soient répartis équitablement entre les agents et l'entreprise». Dans ce cadre, les résultats obtenus au cours de ces 20 dernières années sont remarquables dans leur ensemble, bien qu'en matière de lutte syndicale, comme dans le mariage, on puisse toujours faire mieux...

Des conditions de lutte particulières

Nous sommes en Suisse, le pays de la démocratie directe. C'est-à-dire que deux fois par année au moins en moyenne, quelque part dans les cantons et au niveau de la Confédération, les citoyens-usagers des transports publics sont appelés à se prononcer sur des crédits ou des projets concernant la branche très directement (voir par exemple le 20 février 1994, avec les scrutins sur l'initiative des Alpes et sur la taxe poids lourds). **Ce fait conditionne fortement la stratégie de la SEV: pour la continuité de son action, il ne saurait être question de gêner le citoyen-usager.** Au contraire, il est impératif de lui faire partager le bien-fondé d'une lutte syndicale, l'idéal étant bien entendu qu'il la soutienne... Cette condition incontournable explique l'importance des moyens d'information de la SEV à l'égard de l'opinion publique. Elle explique aussi l'investissement de 1,2

millions de francs consenti par le comité fédératif en novembre 1993 sous la forme d'un supplément de cotisation de 1 franc par mois: la somme sera utilisée pour renforcer l'information des citoyens-usagers quant aux enjeux liés au démantèlement actuel des prestations des transports publics. Elle explique enfin la forte présence de la SEV au Parlement fédéral et dans les législatifs cantonaux: c'est là que se prennent toutes les décisions importantes touchant la branche.

La grève n'est pas la panacée

Dans ce contexte, la grève est un moyen réellement ultime. La SEV l'utilise si nécessaire, quand la loi ne l'interdit pas. Par exemple, ce fut le cas trois fois au cours de ces dernières années: avec la compagnie de navigation sur le Lac Majeur et, à deux reprises, avec les transports urbains de Genève. En ce qui concerne les CFF, le statut des fonctionnaires interdit explicitement la grève. Pour contraindre la SEV à entrer dans l'illégalité, il faudrait vraiment des événements exceptionnels. On peut imaginer, par exemple, que, si le fonctionnement du système démocratique suisse venait à être mis en cause, elle n'hésiterait pas à ordonner une grève des transports publics. Mais dans cette hypothèse, elle ne serait pas seule et la légitimité de sa démarche serait évidente pour l'opinion publique.

A l'égard des CFF toutefois, les moyens de pression ne manquent pas lorsque le dialogue n'est plus possible. De toute façon, en arriver à cette extrémité est rarissime: à un niveau ou à un autre, du fait du poids de la SEV et

de son omniprésence, il y reste toujours une possibilité de dialogue. Les événements de novembre 1993 à propos des mesures de rationalisation touchant les agents de trains en apportent la preuve: après un mois de montée de la température, le problème a été réglé dans le sens que voulait la SEV, sans avoir besoin de recourir aux moyens que les agents en question avaient préparés. Les moyens étaient un sondage systématique auprès des usagers sur l'évolution prévisible des prestations offertes par l'entreprise (toujours ce souci de mettre les usagers du côté des employés), le refus d'effectuer des heures supplémentaires durant les fêtes de fin d'année et enfin le travail non pas en appliquant les règlements (grève du zèle) – ce qui est **normal**, il faut le dire et le répéter – mais en appliquant aussi les dispositions que l'entreprise sait inapplicables en réalité, mais qu'elle a formulées tout de même, espérant ainsi dégager sa responsabilité en cas d'incident.

La lutte syndicale change de niveau

Jusqu'à la fin 1991, les transports publics avaient le vent en poupe, poussés par une volonté politique évidente. Rail 2000, les nouvelles transversales alpines en sont encore les signes tangibles. Aujourd'hui, la SEV vit une époque totalement différente. La volonté politique de développer les transports publics est toujours affirmée. Mais dans les faits, c'est le contraire qui se passe: la concurrence routière casse les prix dans les transports des marchandises et le rail perd chaque jour des parts de marché (–13%

en 1993); Rail 2000 est de plus en plus amaigri: le projet accepté par le peuple en décembre 1987 est réduit de 50%; quant aux nouvelles transversales alpines, il n'est plus question, par exemple, d'une nouvelle ligne de base au St-Gothard de Arth-Goldau à Lugano, mais seulement d'un tunnel de base; enfin, pour ce qui est du trafic d'agglomération, la Confédération a bien admis le principe d'une modeste participation financière d'impulsion, mais il ne s'agit que d'une déclaration gratuite, faute de moyens.

Par ailleurs, la pression politique sur les entreprises est énorme. Tous les budgets doivent être réduits, en particulier les **dépenses de personnel**. Les prestations sont remises en cause: dans le trafic régional les projets de transfert du rail au bus se multiplient; en trafic des marchandises, le transport des colis de détail «Cargo domicile» a été privatisé avec, pour conséquence, un regroupement de ce trafic sur quelques centres; idem avec le trafic des wagons où seules les gares traitant au moins 37 000 tonnes par année resteront ouvertes (avec cette norme, il n'y en aura plus du tout dans toute la Chaîne du Jura, par exemple).

Toutes ces mesures aboutiront à la suppression planifiée de 6000 emplois d'ici l'an 2000. Comment lutter contre cette évolution? La politique qui s'applique ainsi détruit la notion de **service public fédéral** (pour les PTT, la tendance est la même). En particulier, la recherche obsessionnelle de la rentabilité pour ce qui constituait des services publics transforme et va transformer les régions périphériques en déserts, avec toutes les conséquences prévisibles pour les cantons concernés. Ainsi, la mise en cause des services publics porte directement atteinte au fédéralisme – principe qui

veut que les régions riches aident les autres –, base de la Confédération.

L'angle de la lutte syndicale se déplace maintenant, pour la SEV, au niveau politique. Il s'agit de sensibiliser les cantons – et les opinions publiques – sur ce qui les attend immanquablement dans les années qui viennent. Et d'animer une saine réaction fédéraliste s'opposant à la séparation du pays en une Suisse rentable et une Suisse non rentable, en restaurant des services publics efficaces pour tous dans une équitable peréquation financière entre régions.

Pas seulement la SEV

Cette nouvelle forme de lutte concerne aussi les autres syndicats. **Le libéralisme économique exacerbé tel que nous le vivons tous tend naturellement à casser toutes les formes de solidarité, dont la plus fondamentale, pour nous Suisses, le fédéralisme.** A ce propos, une remarque s'impose: jusqu'en 1960, la devise nationale «Un pour tous, tous pour un» faisait partie de la vie de tous les jours. A l'école, dans les discours, dans les journaux, elle était toujours citée. C'est quand, pour la dernière fois, que vous l'avez entendue dans la bouche d'un politicien de cette droite qui nous gouverne?

Les luttes syndicales de cette fin de siècle doivent absolument passer par la mise au pas du libéralisme forcené. Nous avons un moyen extraordinaire à disposition, la démocratie, encore mieux, la démocratie **directe**. Utilisons-la et donnons-nous les moyens de mieux l'utiliser: c'est l'arme syndicale la plus efficace par les temps qui courent.

Les pensionné(e)s, une force!

Parmi les 11 sous-fédérations de la SEV, celle des pensionné(e)s CFF est la plus nombreuse: 16 000 membres environ. Ils versent soit une demi-cotisation normale, soit un quart (veuves). Il s'agit d'une sous-fédération qui ne fait pas que cultiver l'amitié et entretenir les contacts (visites systématiques aux malades). Elle est très engagée dans toutes les luttes concernant l'avenir du rail et des transports publics. Et naturellement également dans certains domaines, comme les assurances sociales et les coûts de la santé. Enfin, elle pratique une solidarité aussi estimée qu'efficace: chaque année, elle apporte 300 000 francs aux actifs. Sans parler de son poids dans les scrutins populaires.