

CFF : les 39 heures au pays des cheminots

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **37 (2000)**

Heft 1423

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1025963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les 39 heures au pays des cheminots

Les négociations de la Convention collective de travail CFF se sont conclues sur un texte favorable aux travailleurs et répondant aux besoins de l'entreprise. L'introduction des 39 heures aurait-elle été possible dans le cadre d'un statut voté par le Parlement?

IL Y A une vraie révolution dans la négociation d'une convention collective de travail entre les syndicats des cheminots et les CFF: c'est l'instauration d'un important espace de partenariat rendu possible par l'abandon de la tutelle du statut de fonctionnaire. Les cheminots, comme les facteurs et la plupart des fonctionnaires fédéraux et cantonaux, sont en effet nommés par décision d'une autorité en référence à un cadre légal. C'est donc dans les parlements que se décident au final les conditions de travail des fonctionnaires. La convention collective des CFF bouleverse complètement ce modèle.

Une véritable participation des travailleurs

En négociant âprement et en obtenant des avantages certains, les syndicats des cheminots ont montré ce que peut apporter une convention collective de travail jusque dans des emplois «fonctionnarisés». Comment imaginer en effet faire avaliser par un parlement la semaine de 39 heures? Et ce n'est pas le seul point positif de cet accord qui prévoit par exemple des commissions du personnel dotées d'un vrai pouvoir, l'interdiction de licenciement économique et de bonnes prestations sociales.

Il n'y aura, bien sûr, plus de «nomination» avec la garantie de l'emploi que ce mécanisme est censé assurer. En contrepartie pourtant, les personnes touchées par une restructuration se verront proposer un nouvel emploi à l'intérieur ou à l'extérieur de l'entreprise, au besoin après une formation. Une perspective autrement plus intéressante que celle de se voir maintenu sans avenir à un poste destiné à être supprimé.

Les conditions de travail du personnel des CFF se rapprochent ainsi de ce qui se fait dans d'autres entreprises de cette importance, plutôt que de se référer à une loi englobant tout le personnel de la Confédération. Elles peuvent ainsi intégrer des composantes de l'emploi propres à cet employeur particulier: les commissions du personnel seront ainsi impliquées dans les discussions sur la sécurité du travail, question que l'on aborde évidemment dif-

féremment lorsqu'on est aux commandes d'un train que si l'on travaille à l'écran. Si l'épaisseur des règlements diminue, c'est donc au profit d'une participation institutionnalisée des travailleurs, système réclamé souvent sans succès depuis des années dans le secteur privé.

Bien sûr, la convention intègre des notions qui ont mauvaise presse comme une part de salaire au mérite. Mais elles ont été jugées acceptables dans l'économie générale du projet.

Entre socialistes et syndicalistes

Ce qui est le plus remarquable dans ce texte, c'est certainement le deal conclu autour du temps de travail. La semaine de 39 heures sera en fait un temps moyen de travail, les «unités d'affaire» développant et appliquant des modèles correspondant à leurs besoins. La convention se limite donc au cadre et s'appuie, ici aussi, sur les commissions du personnel pour l'application fine. On a donc négocié du temps contre de la souplesse, tout en garantissant une mise en œuvre correspondant à la réalité du terrain. Ce sont en outre 500 emplois qui ont ainsi été préservés.

Admettons que les conditions politiques et personnelles étaient réunies pour qu'un accord puisse se faire: la convention s'est en bonne partie négociée entre socialistes et (ex-)syndicalistes, sous l'œil bienveillant d'un ministre lui aussi socialiste... Elle entre pourtant dans le cadre politique et budgétaire imposé, tout en conciliant les intérêts des travailleurs et ceux de l'entreprise. Et elle aurait, avec les mêmes personnes, tout aussi bien pu échouer si les négociateurs s'étaient accrochés aux symboles plutôt qu'à rechercher une solution adaptée aux besoins du moment. *pi*

Pour en savoir plus:

Lire les numéros du 2 et du 9 mars 2000 de *Travail & Transport*, le journal du syndicat du personnel des transports SEV. Y est exposée la position d'Ernst Leuenberger, président du SEV. www.sev-online.ch/f/2900.htm; SEV, case postale 186, 3000 Berne 16; cct@sev-online.ch.