

Une compagnie valaisanne sur une ligne vaudoise

RegionAlps SA exploitera des liaisons ferroviaires Monthey-Lausanne. Les syndicats s'inquiètent de la tendance des CFF à sous-traiter
Renaud Bournoud

RegionAlps (propriété à 70% des CFF, 18% aux Transports de Martigny et Régions et 12% au Canton du Valais) débarquera en territoire vaudois avec l'entrée en vigueur de l'horaire CFF 2020, le 15 décembre prochain. La compagnie valaisanne devrait assurer quatre ou cinq paires de trains quotidiens sur le tronçon Monthey-Lausanne, avec rebroussement à Saint-Maurice.

«C'est un peu une première de voir une compagnie régionale sur un tronçon de trafic grandes lignes dans un autre canton», s'étonne Nicolas Rochat Fernandez. Le conseiller national (PS) a déposé une interpellation dans laquelle il demande ce qui se trame là derrière. «Cela aura-t-il des conséquences sur le personnel CFF occupé sur le tronçon Saint-Maurice-Lausanne?» questionne le socialiste, qui est également juriste à Unia.

«C'est un peu une première de voir une compagnie régionale valaisanne sur un tronçon de trafic grandes lignes dans un autre canton»



Nicolas Rochat Fernandez
 Conseiller national (VD/PS)

Un autre syndicat, celui du personnel des transports (SEV), se penche de près sur ces questions. «RegionAlps est une société fille des CFF où les conditions de travail ne sont pas équivalentes à celles des CFF, relève René Zürcher, secrétaire syndical au SEV. Par exemple, les mécaniciens n'ont pas de protection contre le licenciement et le salaire est aussi plus bas.» Pour le syndicaliste, si les CFF veulent absolument sous-traiter, «ils doivent le faire aux mêmes conditions de travail, sinon cela revient à une sorte de dumping interne».

«Il peut être judicieux de laisser la conduite des trains à des mécaniciens d'autres compagnies si cela permet de réaliser des synergies»



Frédéric Revaz
 Porte-parole des CFF

Les CFF indiquent, eux, que leurs mécaniciens conduisent «régulièrement des trains de RegionAlps, depuis le Haut-Valais par exemple». «Ainsi, dans le cadre de ce partage de prestations, les CFF roulent plus de 7000 heures chaque année pour RegionAlps et la compagnie valaisanne roule environ 3500 heures annuelles pour les CFF», chiffre Frédéric Revaz, porte-parole.

Une nouvelle stratégie?

De façon plus générale, Nicolas Rochat Fernandez demande au Conseil fédéral si les CFF sont «encore intéressés par l'exploitation

du trafic régional», moins lucratif que le trafic grandes lignes?

Une stratégie similaire est observée dans d'autres cantons. Par exemple, dans la région de Neuchâtel, la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle, actuellement exploitée par les CFF, sera sous-traitée à TransN dès 2020. «Des postes de mécaniciens CFF seront supprimés aux dépôts de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds», précise René Zürcher. Le SEV a l'impression qu'une nouvelle philosophie est en train d'être adoptée par les CFF. «Celui-ci consiste à sous-traiter le trafic régional», note le secrétaire syndical du SEV.

Que nenni, répondent les Chemins de fer fédéraux. «Il ne s'agit pas de sous-traitance de ligne mais d'échange de prestations entre compagnies ferroviaires, explique Frédéric Revaz. Rien de nouveau à cela.» Les CFF pratiquent ainsi «depuis de nombreuses années». Le porte-parole ajoute encore qu'en «fonction de l'exploitation ferroviaire, il peut être judicieux de laisser la conduite des trains à des mécaniciens d'autres compagnies si cela permet de réaliser des synergies».

Ces «échanges de prestations» se font à quel tarif pour les mécaniciens? Le Conseil fédéral répondra peut-être à cette question lors de la session d'automne des Chambres fédérales.