



Histoire

- **1876**
Fondation du VSLF.
- **1888-1933**
Phase de développement
Adhésion a divers groupements a l'interieur des entreprises de transport, avec changement repete de noms.
- **1933**
Fusion avec le SEV / LPV.
- **1957**
Nouvelle fondation du VSLF
Par suite d'insatisfaction quant a la maniere dont le syndicat unitaire SEV represente les interets.
- **2001**
Jubile de centenaire du VSLF

L'origine du nom VSLF remonte sans exagérer à l'année **1876**. Cette année-là, 21 délégués des mécaniciens des chemins de fer suisses ont fondé le premier syndicat de cheminots, le «**Verein Schweizer Lokomotivführer**» VSLF. Cet exemple a fait école et d'autres corporations, rattachées encore à l'époque à des compagnies privées, leur ont emboîté le pas. Il faut préciser que les 4 principales compagnies privées du pays se sont rapprochées en 1901 pour fonder les CFF. Nous retrouvons ci-dessous les moments forts de la vie de notre syndicat en fonction de la chronologie :

1888 Association des différentes catégories d'employés ferroviaires au sein du VSEA. Le VSLF n'en fait pas partie.

1889 Comme le VSLF ne reconnaît, dans ses statuts, que les mécaniciens ayant terminé leur formation (la période de formation des chauffeurs est beaucoup plus longue que maintenant), l'association des chauffeurs de locomotives suisses est mise sur pied (Verein Schweizer Lokomotivführer VSLH).

1895 La fédération VSEA se réorganise et devient l'organe fédérateur des employés des compagnies de transports VPST. Les 9./10. mai, le VSLF décide d'adhérer au VPST, car la structure de cette fédération est conforme aux statuts du VSLF dans le sens où les corporations sont organisées comme des syndicats autonomes. Seules les exigences communes font l'objet de débats communs

1896 Le VSLH (syndicat des chauffeurs) adhère au VPST.

1907 Le VSLF et le VSLH quittent le VPST en raisons de la résistance et de l'opposition des autres corporations par rapport aux revendications des mécaniciens de locomotives. Une publication commune aux deux syndicats apparaît : «Die Lokomotive». Celle-ci est éditée tous les 15 jours, en deux langues, (français, allemand) dès le premier numéro.

1911 Après 4 ans de collaboration fructueuse entre le VSLF et le VSLH, les fronts se sont durcis. La fédération des chauffeurs, le comité central des deux fédérations ainsi que le secrétaire de la fédération des mécaniciens ont rendu la collaboration impossible car ils sont engagés dans un affrontement radical alimenté par les thèses sur la lutte des classes de Marx et qui prévalaient à cette époque au sein du parti social-démocrate.

L'opposition qui règne entre les pragmatiques et plus conservateurs qui se recrutent au sein des mécaniciens plus âgés et les chauffeurs de tendance radicale est impossible à gérer ce qui rend la rupture entre le VSLF et le VSLH inéluctable. Le 6 mai de cette année, le syndicat des mécaniciens de locomotives suisse SLPV naît d'une restructuration du VSLH qui, par une modification de ses statuts accepte aussi les mécaniciens. Comme le comité central «in corpore» s'est retrouvé au sein du SLPV, l'organe syndical «Die Lokomotive» a été repris par ce dernier. Le VSLF fait paraître, de son côté, dès le 10 novembre, une publication syndicale propre : «Der

Lokomotivführer». Après la première guerre mondiale et la grève générale de 1918, quelques tentatives de rapprochement ont vu le jour au sein des deux syndicats.

1917 Le 4 juillet, le VSLF dépose sa candidature à l'association fédérative des employés de la confédération, ouvriers et travailleurs. A ce moment, cette fédération est au diapason avec les principes et fondements du VSLF. Malheureusement, les statuts votés en 1922 par l'union fédérative rendent la participation du VSLF impossible. En effet, seuls les syndicats avec plus de 1000 membres dotés du droit de vote y était acceptés et chaque corporation ne pouvait s'y faire représenter que par un seul syndicat membre. Une entente avec le SLPV étant à ce moment pas possible, le VSLF décida de son propre chef de se retirer de l'union fédérative.

1919 Fondation du syndicat des cheminots SEV. Le comité du VSLF s'engage avec véhémence à maintenir l'autonomie des différents syndicats et s'implique à fond dans ce projet. Dans une motion émanant de sa part, lors de l'assemblée de constitution, le paragraphe 1 des statuts est modifié de la façon suivante : «le SEV ne s'engage pas en matière politique ou confessionnelle». Le comité fondateur du SEV modifie la phrase dans un tout autre sens : «le SEV est membre de l'union fédérative et soutient les effort de celle-ci». Cela fit l'effet, sur une majorité de membres du VSLF, d'un drapeau rouge et le VSLF décida de ne pas adhérer au SEV. Au contraire, le SLPV entra dans le SEV.

1933 Vers la fin des années 20, l'effectif du VSLF a sensiblement diminué. Son comité central, résigné, prend la décision, après de nombreuses négociations, de se rallier au SEV et se retrouve fusionné au LPV.

Le 1er janvier 1932, c'est-à-dire une année avant l'entrée du VSLF au sein du SEV, les statuts de ce dernier ont été radicalement modifié dans le sens où, on quittait la confédération de syndicats pour passer au statut de syndicat confédéré. Chaque syndicat, jusqu'alors autonome devenait une sous fédération dont les forces devait contribuer à la réussite de l'ensemble. Les initiales du SLPV ont été raccourcies à LPV. Dans une publication du SEV relatant les 50 ans d'existence du SEV «1919 – 1969, 50 ans de syndicat unitaire SEV» ce dernier résume la situation de la manière suivante :

«Il y avait lieu d'établir le syndicat sur des bases fiables. Il était donc nécessaire de modifier les bases juridiques. De droit, le syndicat unitaire doit être construit sur la base des membres individuels. Le cheminot doit d'abord être membre du SEV. Son appartenance ultérieure à une sous fédération ou à une section ne sont que des aspects d'organisation. Les sections et sous fédérations ne reçoivent leurs membres que du SEV. Mais leur existence et leur relative autonomie n'existe que grâce à la présence du syndicat entier».

L'unité du personnel des locomotives ne dura que **25 ans** au sein du SEV. L'intégration du VSLF dans le SEV/LPV peut être considéré comme l'épreuve du feu à l'égard du syndicat de mécaniciens unifié. Si l'on considère les promesses et les requêtes faites durant cette période afin de maintenir l'unité du personnel, force est de constater que la situation du personnel des locomotives aurait dû être tout autre surtout si on considère la progression faite dans d'autre corporations. Ce point de vue est nettement plus visible auprès de certains mécaniciens engagés qui, dans les années 50, observent de manière assez critique l'évolution du statut du mécanicien. Un nivellement financier substantiel vers le bas par rapport aux autres corps de métiers s'oppose à l'augmentation des prestations (augmentation du kilométrage parcouru , diminution des temps de préparation et de remisage liés à l'électrification, service à une seul agent, etc.)

La pointe de l'opposition se tourna d'abord contre les comités de sections SEV/LPV qui informèrent à leur tour le comité central du mécontentement. Le comité central n'ayant pas apporté grande importance à ces mouvements d'humeur, la colère commença gronder au sein du personnel de locomotives. Le personnel des locomotives sentit soudain la résistance et le manque de compréhension face à ses revendications pourtant justifiées. Cette résistance émanait surtout des autre corporations affiliées au SEV dont la jalousie était certainement le moteur face à cette profession de rêve que représentait le mécanicien de locomotive. En raison de la structure du syndicat unitaire, les revendications des mécaniciens ont toujours été bloquées par la majorité constituée des autres corporations. AU début des années 50, ces revers ont conduit le personnel des locomotives à se révolter au sein du LPV/SEV. L'opposition qui en découla décida de tout mettre en œuvre pour améliorer la situation La mouvance réussit à proposer une modification des statuts lors du congrès du SEV de **1956** afin de permettre aux différentes sous fédérations de reprendre la représentation de leurs intérêts. Cette attaque contre la position de force occupée par le comité central du SEV a pu être barrée au moment du vote par des manipulations de sorte que la motion n'a pas été acceptée. Ce revers subit par les opposants ne leur laissa qu'une seule alternative : la remise sur pied du VSLF. L'assemblée constitutive intervint le 26 novembre **1957**. Malheureusement, bien peu des mécaniciens mécontents ont franchi le pas courageux, en regard surtout de la caisse d'assurance de la SEV qui fonctionna comme une trappe à souris et qui représentait une perte financière.

Celui qui s'appela par la suite « le syndicat dissident » rencontra toutes les peines du monde pour se faire reconnaître par la direction, par les autre corporations et surtout par **les autres**, les collègues qui avaient

choisi de rester auprès du SEV.

Si l'on regarde en arrière, l'effort a été plus que payant. Le retard accumulé par les mécaniciens de locomotives a pu gentiment être comblé ; la situation, eu égard à la conjoncture, a pu être améliorée pas à pas, grâce à de nombreuses négociations et participations à des commissions (aménagement des postes de conduite, climatisation, amélioration des conditions de travail, etc.) Cette situation a bénéficié aussi du soutien indirect de SEV/LPV qui s'est retrouvé sollicité par la renaissance et l'impulsion donnée par le VSLF dans le sens d'une pratique plus polémique et plus revendicatrice. Parallèlement, L'activité du LPV s'est montrée aussi plus réactive envers les autres sous fédérations du SEV avec la menace de démissions collectives.

Le développement évoqué jusqu'ici montre clairement qu'une représentation efficace des intérêts des mécaniciens de locomotives n'est possible que lorsqu'elle est assurée par un organe indépendant. L'expérience démontre que les autres catégories professionnelles se sont toujours opposées aux revendications du personnel des locomotives surtout si celle-ci relèvent de la spécificité de notre profession. Indépendance ne veut pas dire isolement et désintérêt des autres catégories professionnelles. Les revendications qui concernent l'ensemble du personnel peuvent et doivent être soutenues par l'ensemble des syndicats indépendants. La profession de mécanicien de locomotives requiert une grande confiance en soi et une bonne capacité de discernement. Le mécanicien exerce en cela une profession incomparable et ses prestations ne sont pas directement mesurables. Celui qui n'a pas eu l'occasion de le pratiquer ne peut pas s'en faire une image objective. C'est justement en regard de ces considérations qu'il est nécessaire que cette profession puisse être représentée de manière indépendante et sans influences.

Le VSLF n'a pas l'intention de concurrencer les autres associations de mécaniciens de locomotives. Cependant, étant donné qu'il est reconnu à Berne et invité à toutes les séances de négociations, il est aussi bien à même de représenter ses propres positions puisqu'il est indépendant que celles de l'ensemble des mécaniciens de locomotive conjointement aux autres syndicats. La mission statutaire du VSLF est de représenter les mécaniciens de locomotives – et seulement cela – et cela le rend ainsi plus efficace. La légendaire solidarité des cheminots trouve toujours le soutien du personnel des locomotives, mais la réciprocité n'est pas évidente.

C'est pourquoi nous sommes de l'avis qu'il serait préférable qu'une majorité de mécaniciens soit réunie dans un organe autonome avec comme devise : marcher individuellement, combattre ensemble.

Ceci est particulièrement valable afin de soutenir l'ensemble du personnel fédéral dans ses postulats et ses démarches. L'élaboration d'un catalogue des critères de sélection dans le choix d'une association professionnelle est primordiale, surtout si on veut être attentif aux moyens de combat et aux limites tout en préservant la marge de manœuvre et l'indépendance dans la représentation des intérêts du personnel des locomotives.

Homme sous tutelle ou adulte responsable ! Voilà l'alternative qui se présente à nous dans le cadre de la représentation du personnel des locomotives. Chaque collègue qui se trouve confronté au choix de l'affiliation à une association de personnel devrait prendre le temps de cette réflexion.

Le comité central du VSLF