



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

SOUS-FÉDÉRATION

**PERSONNEL DE LA
MANOEUVRE**

RAPPORT ANNUEL

2021

Table des matières

- 1. Avant-propos du président central**
- 2. Commission centrale et comité central**
- 3. Journée de la manoeuvre / journée Clean**
- 4. Séance du comité central**
- 5. Assemblée des délégués**
- 6. Conférence des présidents**
- 7. Migration**
- 8. Commission des femmes**
- 9. Communications SEV**
- 10. Communications CFF**
- 11. Mot de la fin**

1. Avant-propos du président central

L'année 2021 est terminée. C'est la première fois que j'ai fait l'avant-propos du rapport annuel moi-même, alors que je le rédigeais depuis 2007.

Le 23 juillet 2021, Heinz Schneider m'a appelé pour me communiquer le décès de Hanspeter „Hampi“ Eggenberger. Son coeur avait cessé de battre. Tout ce qui restait, c'était la tristesse et le souvenir d'un homme bon et d'un ami. D'un moment à l'autre, tout a changé pour la SF RPV. J'ai décidé de reprendre le poste de président central (PC). Je pensais en effet que c'est ce que Hampi avait prévu pour le moment où il quitterait ce poste. Il n'a pas pu me transmettre les affaires, dossiers ou projets dont il s'occupait. Or, déjà lors de l'assemblée des délégués (AD) en mai 2021, c'est moi qui ai dirigé la séance, vu que Hampi s'était excusé au dernier moment pour raison de maladie. J'ai été nommé officiellement PC lors de la conférence des présidents et Fabbio Winiger vice-président.

Les séances des partenaires sociaux pour le trafic voyageurs et Cargo se sont déroulées pour la plupart du temps par Teams. Je n'ai pas pu prendre congé, à cause du manque de personnel. Mais pour les séances online, pas besoin de se déplacer. J'ai donc pu y participer avant ou après le travail.

Jusqu'à la fin du premier semestre, des négociations se sont déroulées avec les CFF pour le nouveau système salarial, auxquelles Hampi avait assisté. Elles se sont conclues avec succès. CFF Cargo a manqué l'occasion et remarqué en automne qu'ils voulaient aussi reprendre le système salarial. Cela a été mon premier engagement actif dans la communauté de négociation (CN), en tant que PC. En fait, tous voulaient reprendre le système salarial des CFF tel quel. Cependant, lors de la conférence CCT Cargo, j'ai proposé que pour les mécanicien-ne-s de locs B100 la progression salariale passe de 20 à 10 ans, comme pour les mécanicien-ne-s B et pour toutes les autres catégories à 15 ans. La délégation Cargo l'a refusé. Après de nombreuses discussions, il a été décidé de reprendre le système salarial des CFF. Parallèlement, Cargo a garanti que, pour les nouveaux profils professionnels, des négociations auront lieu sur de possibles prestations monétaires dans le but de trouver d'ici la fin du 2ème trimestre 2022 des solutions concrètes, en particulier pour le profil professionnel des mécanicien-ne-s de locs Cargo B100 avec PWL, entre autres.

Pour la manoeuvre dans le trafic voyageurs, le système Sopre a été introduit en été dans toute la Suisse. De nombreuses modifications sont intervenues au niveau de la répartition et de la planification. De ce fait, il a fallu établir une nouvelle instruction de travail avec la CoPe.

SF RPV:

En 2021, la CoCentr a accueilli Philipp Lüönd à plusieurs séances, vu qu'il était intéressé à se faire une idée de notre travail. Philipp est un jeune syndicaliste et à l'avenir il va s'impliquer, j'en suis certain. Mais c'est encore trop tôt. En effet, il a pu constater que le travail était complexet et concernait toutes les divisions.

J'aimerais remercier mes collègues de la CoCentr pour leur soutien. Ensemble, nous nous engageons pour défendre les membres RPV et pour leur bien. Mes remerciements également au comité central, aux présidents de section, à la CG et à tous ceux qui s'engagent d'une manière ou d'une autre pour la SF RPV et donnent de leur temps pour les membres.

PC / RPV

Danilo Tonina

2. Commission centrale et comité central

Durant l'année 2021, les responsables de la sous-fédération RPV étaient composés comme suit:

Commission centrale:

Président central:	Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG jusqu'en juillet 2021
Président central:	Danilo Tonina, Schaffhausen dès juillet 2021
Vice-président:	Danilo Tonina, Schaffhausen jusqu'en juillet 2021
Vice-président:	Fabbio Winiger, Buch SH dès octobre 2021
Caissier central:	Heinz Schneider, Werdenberg
Secrétaire central:	Fabbio Winiger, Buch SH jusqu'en octobre 2021
Secrétaire central:	Christian Eichenberger, Spreitenbach

Comité central:

CG SEV	Richard Schlegel, Trübbach
Représentant Suisse Romande	Frédéric Monnier, Lausanne
Représentant Tessin	Yuri De Biasi, Novazzano
Président journée de la manœuvre Ost	Christian Eichenberger, Spreitenbach

Commission de gestion:

Membre CG:	Daniel Purtschert, Littau
Membre CG:	Fritz Zimmermann, Adligenswil
Membre CG:	Roger Amsler, Staffelbach
Membre CG:	Peter Zürcher, Weinfeldens depuis l'AD

Comité SEV:

Danilo Tonina, Schaffhausen
Christian Eichenberger, Spreitenbach depuis octobre 2021

Suppléant: Daniel Purtschert, Littau

Migration: Yuri De Biasi, Novazzano

Représentante des femmes: Giuditta Purtschert, Littau

Commission centrale

Pendant l'exercice 2021, la commission centrale (CoCentr) s'est réunie en séance 7 fois à Buchs SG et 1 fois online par Jitsi Meet. Les points traités ont été l'organisation de l'AD, du CC et de la conférence des présidents, ainsi que les dossiers CFF, CoPe et des sections.

Cours de formation

Aucun cours n'a eu lieu en 2021.

Evolution de l'effectif des membres

L'évolution en chiffres:

Au 31 décembre 2020, la RPV comptait 1224 membres.

Au 31 décembre 2021 elle en comptait 1230.

Il y a eu 92 nouvelles adhésions.

Décès

Les collègues suivants nous ont quittés pour toujours en 2021:

<u>Prénom, Nom:</u>	<u>Section:</u>	<u>Année de naissance:</u>
Pasquier Claude	LS-Tr-Renens	1963
Bixhaku Agim	Zürich	1967
Udo Bauer	Winterthur-SH	1960
Hanspeter Eggenberger	Südostschweiz	1963
Viktor Schwendeler	Basel	1968
Beat Hänggi	Zürich	1964

Nous avons une pensée émue pour tous les syndicalistes décédés durant l'année écoulée.

3. Journée de la manoeuvre Mitte-Ost / journée Clean

Journée de la manoeuvre: Dû à la pandémie de coronavirus, la journée de la manoeuvre a été annulée.

Journée Clean: Il en va de même pour la journée Clean.

4. Séance du comité central

Le président central (PC) Hanspeter Eggenberger a salué les membres du comité central (CC) en composition réduite qui ont assisté à la séance de 2 jours à Wildegg. Patrick Rouvinez s'est chargé de la traduction simultanée.

Cargo

Le PC a débuté en abordant les sujets d'actualité aux CFF au moyen d'une présentation sur la gare de triage de Limmattal, la nouvelle locomotive Aem 940, l'automatisation et une interview de Désirée Baer, nouvelle CEO de CFF Cargo SA.

L'Aem 940 bénéficie d'une propulsion électrique qui complète les moteurs diesel. Elle dispose du nouveau système ETCS niveau 2 et sa cabine de conduite est équipée de la toute dernière technologie. L'essai de frein automatique se fait au moyen de l'iPad; le mécanicien peut actionner ou désactiver le frein par le biais de la tablette. Grâce à cette fonction, le problème de l'essai de frein manuel est solutionné. A l'entrée en gare et à la sortie, mais également dans les gares de triages, les wagons sont inspectés avec des caméras pour voir s'ils ne sont pas endommagés. La manoeuvre assistée se fait par le biais de nombreuses caméras pour éviter au mécanicien de manoeuvre de devoir constamment changer de position. Il a une télécommande par radio (TCR) avec un écran qui lui transmet les images des caméras. On se demande toutefois s'il est facile de gérer toute cette électronique et en même temps d'accomplir sa tâche principale, c'est-à-dire la manoeuvre? Lors de son interview, la CEO Désirée Baer a déploré, entre autres, la perte d'environ 30'000 wagons par année, étant donné que la Coop a décidé de cesser sa collaboration avec CFF Cargo.

Trafic voyageurs

Dès le 1er mai 2021, Linus Looser reprendra la direction de la division Production Voyageurs. Actuellement, il dirige l'unité Production ferroviaire et est membre de la direction de Voyageurs.

Véronique Stephan reprendra la direction de Marché P au plus tard le 1er juin 2021. L'introduction de Sopre est prévue très prochainement pour les spécialistes de la manoeuvre. C'est déjà le cas en Suisse romande, avec toutefois quelques irrégularités non expliquées. Nous espérons et attendons que ce point soit clarifié avant que Sopre ne soit élargi à toute la Suisse. Pour éviter que l'histoire ne se répète comme avec l'introduction de Sopre pour les mécaniciens de locomotive.

Radio Lisa

La radio LISA 2.0 est malheureusement un modèle obsolète. Le réseau 3G sera supprimé en 2023 et d'ici 2024 il faut trouver sur le marché un nouvel appareil radio compatible avec la 4G. Le team de Zurich et le Tessin ont un problème majeur avec le son de contrôle et la recherche de réseau au trafic Voyageurs. Les collègues en ont assez de faire des annonces de dérangement alors qu'ils ne reçoivent pas de feedback et que depuis des années rien n'a changé.

Affaires internes RPV

Les comptes annuels, le budget et le rapport annuel pour l'assemblée des délégués (AD) ont été passés en revue. La RPV est à la recherche de 2 délégués CCT remplaçants pour les CFF. Quant à CFF Cargo, il manque 3 délégués et 1 délégué remplaçant.

Un hommage doit être rendu aux examinateurs des chargements de wagons (PWL). Cela ne doit pas seulement faire partie du profil professionnel. En effet, un mécanicien B100 qualifié est en fait un concentré de 4 emplois en une seule personne. Avec la formation d'examineur des chargements de wagons, une très grande responsabilité est assignée au mécanicien B100 ou spécialiste RCP. Le PC espère une amélioration au niveau des feedbacks, car il a constaté que souvent ses questions restent sans réponse.

CoPe

Diverses places vacantes sont à repourvoir.

5. Assemblée des délégués

Le vice-président Danilo Tonina a salué les participants à l'assemblée des délégués ainsi que René Zürcher qui a assuré la traduction allemand-français et Yuri de Biasi français-italien. Ces derniers ont été remerciés d'avance pour leur travail. Le PC Hanspeter Eggenberger ne se sentant pas très bien, il s'est excusé.

En premier lieu, il a été question de l'effectif des membres à la RPV. Par rapport à fin 2020, l'effectif au 31.04.2021 affiche seulement 2 membres de moins. Le total se monte actuellement à 1222. Le secrétariat régional SEV de St-Gall souhaiterait faire une action de distribution de hot dogs le 14 juin à RBL, naturellement en respectant les mesures de l'OFSP. La machine à hot dogs sera mise à disposition par le secrétariat et Sheila Belometti s'occupera de la commande de l'acheminement des hot dogs dès que les choses seront claires. Il a également été proposé de faire une action de recrutement à Zurich Herdern au dépôt G.

Les dates suivantes sont à réserver pour l'année 2022: le congrès 2022 aura lieu le 27 octobre, l'AD RPV le 16 mai, la conférence des présidents les 3 et 4 octobre à Brenscino et le CC RPV les 17 et 18 mars à Lausanne.

Kamir Habraoui (RPV Lausanne) s'est proposé comme délégué suppléant à la CCT. Pour les délégués à la CCT CFF Cargo, il manque encore 4 personnes. Peter Zürcher a été nommé remplaçant à la CG. Nous le félicitons pour sa nomination et lui souhaitons tout de bon dans sa nouvelle fonction. La CG ayant proposé que le caissier central ne soit plus tenu au secret professionnel s'il remarque des irrégularités dans le bilan annuel, ceci a été accepté à l'unanimité. Le rapport annuel 2020, le budget 2022 et les comptes 2020 ont également été acceptés.

Stephan Schütz avait été invité à s'exprimer au sujet des chèques Reka et de la carte Reka. Les sections peuvent continuer à commander des chèques Reka auprès du service des mutations du SEV. Les sections reçoivent alors une facture. Quand celle-ci a été réglée, le SEV valide la commande chez Reka et les chèques sont envoyés par la suite à la section. Il n'est toutefois pas clair combien de temps ce processus pourra s'appliquer. La carte Reka ne peut être obtenue que pour un membre et non pas une section, car elle est personnalisée, comme une carte de crédit. Le coût de la taxe annuelle de 8.- est à la charge du titulaire.

Sections:

Les sections Winterthur - Schaffhausen et Zentralschweiz n'ont pas encore eu leur assemblée générale, à cause du Covid. Elles auront lieu ultérieurement. De ce fait, l'assemblée d'automne est supprimée. La section Basel voulait faire son AG. Mais elle a dû être reportée, car le restaurant a fermé. Le personnel Clean à Herdern se sent discriminé par le chef de team qui contrôle s'ils ont nettoyé correctement et à quelle heure ils arrêtent de travailler. C'est inacceptable! La journée Clean, prévue le 12.06.2021, a été annulée.

Après la Suisse romande, dès le 1er juin Sopre sera introduit aussi à Zurich et dans la région Mitte à ZFR. Ce qui dérange, c'est qu'ainsi la répartition sur 2 mois devient caduque et que les collègues connaîtront à l'avenir leur service effectif le 20 du mois précédent seulement. Les entretiens de santé du projet pilote ont lieu à Berne à P-OP-ZBS. Ils ont débuté en avril 2018 et se sont terminés en mars 2019. Le but étant d'évaluer la gestion de la santé dans l'entreprise, il est apparu qu'à la manoeuvre et chez Clean, le personnel connaissait toujours davantage de problèmes de santé, surtout les personnes âgées de plus de 40 ans.

Chez Cargo, les unités d'organisation sont renommées et les régions attribuées comme suit: les régions Ouest et Sud deviennent Ouest / Tessin. Les régions Lötschberg et Nord-Ouest seront dorénavant intégrées dans la région Mitte. A cela s'ajoute le site de Goldau. Les régions Limmattal & Zentralschweiz et Est seront réunies dans la région Est à l'avenir.

6. Conférence des présidents

Cette année, Danilo Tonina a convoqué en même temps le comité central et la conférence des présidents au restaurant Seehotel à Bönigen. Il déplore la situation particulière que nous vivons actuellement en raison du Covid-19. Il salue les membres CoCentr, les membres du comité central, ainsi que les présidents de section ou leurs représentants. Un salut particulier est également adressé aux traducteurs Patrick Rouvinez et Feruccio Noto. Il les remercie d'ores et déjà pour la tâche complexe

de traduction simultanée. Une minute de silence est faite en l'honneur du président central disparu, Hanspeter "Hampi" Eggenberger.

Proposition urgente de la CoCentr:

La commission centrale propose, suite au décès de HP. Eggenberger, d'occuper les postes en suspens au point "Elections". Pour cette proposition urgente, la CoCentr a besoin d'une acceptation. La proposition est acceptée à l'unanimité.

Elections:

PC: Danilo Tonina s'est mis à disposition pour succéder à Hanspeter Eggenberger comme président central. Il est élu à l'unanimité. Danilo accepte son élection.

Vice-président central: Fabbio Winiger est élu vice-président central à l'unanimité.

Christian Eichenberger est nommé à l'unanimité pour le comité SEV.

Le PC a donné connaissance des thèmes actuels dans chaque division.

CFF Cargo:

CFF Cargo a 10 % de transports en moins car elle n'effectue plus ceux de la Coop. Actuellement il y a 6 cas de coronavirus. A l'occasion de l'arrivée du "Connecting Europe Express" à Bâle, l'Office fédéral, CFF Cargo et d'autres représentants de la branche présentent une déclaration d'intention visant à introduire l'attelage automatique numérique. Ce qui est central pour un trafic ferroviaire qui soit apte à affronter l'avenir, c'est l'automatisation, en particulier l'attelage automatique numérique. Il permet des déroulements plus sûrs et plus rapides en matière de préparation des trains et de formation des trains, ainsi qu'une mise en place meilleure marché.

Communication de la manoeuvre 2024:

Le comité spécialisé Communication de la manoeuvre présente une vision inter-divisions end-to-end de la communication actuelle et future pour la manoeuvre. Ils élaborent une solution.

CoPe Cargo:

Dans la Cope Cargo Surface Est une place est vacante.

7. Migration

Comme José Antonio Leis a fait savoir qu'il voulait démissionner, Yuri de Biasi (RPV Ticino) a été nommé à l'unanimité lors de la conférence des présidents. Le deuxième candidat de la section Zürich, Edgar Rojas, est élu à l'AD.

Commission des femmes

Les femmes ont beaucoup fait parler d'elles il y a deux ans. Malheureusement, le concept "même salaire pour un même travail" n'est pas encore appliqué partout. Des mesures sont nécessaires pour:

- Les lois pour la protection contre la violence sont affaiblies, au lieu d'être renforcées. Ceci alors que les cas de violence augmentent, surtout envers les femmes!
- Souvent, les femmes occupent des postes mal payés. C'est justement là que se font sentir les conséquences dramatiques de la pandémie et beaucoup de personnes sont touchées par la pauvreté.

- L'âge de la retraite devrait être relevé pour les femmes, alors que les rentes resteraient minimum un tiers inférieures à celles des hommes.
- Davantage de femmes que d'hommes travaillent dans le secteur de la santé. C'est justement ces postes qui sont mal rémunérés, alors que les prestations de travail sont très élevées.

Il est temps d'envoyer un message clair à tous les politiciens et politiciennes que nous n'acceptons pas ces conditions. C'est pourquoi en 2021 ces thèmes ont également été soulevés! Cette année, la préoccupation majeure est la thématique du travail de care rémunéré - et non rémunéré.

8. Communications SEV

Congrès 2021:

Le congrès 2021 a été repoussé au 27.10. 2022.

CCT CFF

Après la prolongation de trois ans de la CCT CFF, soit jusqu'en mai 2025, le développement du système salarial était le deuxième point de tension qu'il fallait résoudre. Les délégués SEV à la conférence CCT ont accepté les modifications qui entrent en vigueur au 1er juin 2022. Les effets sur les salaires se feront sentir pour la première fois en 2023 - un signal clair a été envoyé. Les collègues de Cargo ne sont pas concernés. Une grande majorité des délégués ont accepté la solution qui a été négociée. L'argument décisif a certainement été l'avenir du modèle de préretraite Valida, qui dépendait d'un accord sur le système salarial. Avec la solution actuelle, il est certain que Valida repose sur des bases solides, sans que les ayants droit, dont les salaires sont déjà bas, n'aient à y contribuer davantage ou à voir leurs prestations diminuer. Le système salarial a certainement des avantages. L'évolution salariale n'est plus liée directement à l'évaluation du personnel. La progression est même garantie pour les bas salaires. Plus le niveau d'exigences est élevé, plus l'évolution salariale dépend de la répartition effectuée par les chefs et cheffes de team. Ce point a provoqué beaucoup de discussions et soulevé des craintes que des décisions arbitraires soient appliquées. Le SEV a tout mis en oeuvre pour qu'aucune injustice ne soit faite dans les teams, soit que personne ne touche moins parce qu'un-e autre membre du team reçoit davantage. La réglementation est claire pour la répartition des augmentations de salaire et nous allons veiller à ce qu'elle soit respectée. Il faut également saluer qu'il n'y a plus d'engagements en dessous du niveau de base. Ainsi, c'est une vieille revendication, en particulier des jeunes membres, qui a enfin abouti. Nous avons également veillé à ce que lors du transfert dans le système salarial, tous les collaborateurs en progression salariale gardent des perspectives intactes de progression salariale. Il n'y a pas de nouvelles garanties, les garanties existantes demeurent. Cependant, la conférence CCT a critiqué la progression doublement plus rapide des mécaniciens de locs de la division Voyageurs. Les arguments des CFF pour un traitement particulier de cette catégorie professionnelle s'appliquent en effet également aux mécaniciens de locs B10 de la division Infrastructure. Ils sont perdants; leur évolution reste l'un de nos objectifs. Le oui des délégués à la conférence CCT à un résultat qui apporte des avantages importants à certains groupes professionnels et moins à d'autres a exigé beaucoup de solidarité de leur part. **Evolution salariale indépendamment du résultat global de l'évaluation du personnel:** le lien direct entre l'évaluation du personnel et l'évolution salariale a été supprimé. Cela permet aux cadres et au personnel d'avoir des discussions plus librement lors de l'entretien de conduite et de développement et répond à une demande des deux parties. Mécanisme pour la progression salariale annuelle: dorénavant la décision sur l'évolution salariale dépend davantage des cadres qui disposent d'un budget de team. Le budget de team est constitué de parts de budget individuelles. Celles-ci sont définies par rapport à la position des salaires individuels dans la plage salariale, ainsi qu'à l'expérience acquise. Ainsi les performances et le comportement ne sont pas pris en compte. Les cadres doivent s'en charger. Le SEV a obtenu qu'un certain pourcentage du budget soit garanti - selon le niveau d'exigences, entièrement ou partiellement:

Niveau d'exigences	Part assurée
Niveau d'exigences A à D	100%
Niveau d'exigences E à H	65%
Dès le niveau d'exigences I	20%

« Assuré » signifie qu'en principe cette part est fixe et est prise comme mesure salariale; ce n'est qu'en cas de prestation insuffisante ou de comportement lacunaire qu'elle peut être réduite. Le reste du budget de team est réparti aux collaborateurs en fonction des prestations individuelles et du comportement. De même, le SEV a obtenu que les cadres disposent de moyens supplémentaires provenant d'un budget spécial pour traiter les prestations particulièrement bonnes. Cela permet d'éviter une redistribution au détriment des autres membres de l'équipe.

Entretiens sur les salaires: lors d'un entretien individuel sur les salaires, les supérieurs communiquent au personnel et lui explique les augmentations définitives avant les négociations salariales en mai.

Suppression de la valeur-limite 90% resp. pas de salaires en-dessous de la valeur de base. Ceci répond à une vieille revendication du SEV qui est particulièrement importante pour les personnes qui viennent de terminer leur apprentissage. **Mécanicien-ne-s de locs:** l'échelle salariale pour mécanicien-ne de locs est intégrée dans la grille des salaires de base, ce qui simplifie le système salarial. En outre, la progression salariale du personnel des locs de la catégorie B est accélérée. Malheureusement, ce n'est pas le cas pour celle des mécanicien-ne-s de locs de la division Infrastructure. Le SEV ne lâche pas l'affaire.

Augmentation des grilles de salaire depuis le niveau d'exigences I: la grille de salaire à partir du niveau d'exigences I sera légèrement augmentée pour mieux tenir compte des réalités du marché. La CN a obtenu que les NE I en profitent également.

Transfert dans le nouveau système salarial: le salaire actuel de tous les collaborateurs est transféré sans changement dans le nouveau système salarial. Les garanties salariales actuelles sont maintenues pour autant qu'elles ne soient pas intégrées au salaire en raison de l'augmentation des échelles salariales. Cette solution a été trouvée, alors que la proposition initiale des CFF aurait eu comme conséquence que tous les collaborateurs de longue date se seraient retrouvés au-dessus de la ligne de contrôle et n'auraient de ce fait bénéficié que d'une progression salariale moindre.

Progression salariale: les différents paramètres en lien avec la progression salariale seront à nouveau négociés chaque année avec les partenaires sociaux à partir de 2023. La situation financière des CFF joue alors un rôle important. Le SEV donnera des informations sur le nouveau système salarial avant qu'il ne soit introduit en juin 2022. Les premières mesures salariales selon le nouveau processus seront appliquées en mai 2023.

Examineurs wagons et chargements (PWL)

Le SEV reçoit constamment des demandes d'examineurs wagons et chargements (PWL) au sujet de la prime promise pour leur formation complémentaire ; ils veulent savoir s'ils vont la recevoir et si oui, quand est-ce qu'elle leur sera versée. Le SEV est intervenu auprès de la direction de CFF Cargo mais cette dernière refuse de verser d'autres primes. Ainsi le SEV se voit contraint d'entamer des démarches juridiques. Il prépare actuellement une plainte en vue de créer un précédent.

En 2019, les responsables du personnel de la manœuvre de CFF Cargo ont promis que les collaboratrices et collaborateurs ayant accompli la nouvelle formation complémentaire d'examineur wagons et chargement (PWL) recevraient une prime de 3000 fr. par année jusqu'à ce que les nouveaux profils professionnels soient élaborés. Mais ceci prend du temps. Les nouveaux profils professionnels n'entrent pas en vigueur avant le 1er janvier 2022. Entre-temps les primes promises doivent être versées.

Toutefois, parmi les quelque 230 PWL formés, beaucoup n'ont à ce jour reçu aucune prime, et pour ceux qui ont eu quelque chose cela n'a pas dépassé 3000 fr., même si la prime promise aurait dû être versée chaque année jusqu'à l'introduction des nouveaux profils professionnels. La direction de CFF Cargo refuse tout versement supplémentaire en argumentant que la promesse a été faite par certains responsables qui ont outrepassé leurs compétences. Et malheureusement cette promesse n'a été faite qu'oralement. Cependant de nombreux employé-e-s en sont témoins.

Le SEV exige en outre que la compétence complémentaire de PWL fasse l'objet d'une indemnisation supplémentaire adaptée dans les nouveaux profils professionnels, étant donné que les compétences complémentaires impliquant des examens périodiques et des mises à jour constantes des connaissances représentent une charge supplémentaire.

Accord Pro Time

Le projet Pro Time est terminé. L'accord sur la rotation annuelle pour le personnel LCP et RCP est signé. C'est la première fois que le personnel de la manoeuvre dispose d'une réglementation uniforme dans toute la Suisse en matière de rotation annuelle et de ses modifications. Ainsi, tout changement dans la planification permanente sur 28 jours requiert une entente. En dehors de cette planification permanente, tout changement de plus de 2,5 heures nécessite une codécision. La répartition annuelle publiée sert de base. Les collaboratrices et collaborateurs peuvent faire part de 10 jours libres désirés pour la rotation annuelle par le biais du portail Caros. La date butoir pour faire part de ses vœux est le 1er octobre de l'année précédente. Deux jours libres isolés ou d'affilée par mois sont autorisés au maximum. La rotation annuelle est établie selon l'art. 26 OLDT. Les jours libres sont planifiés sur une année civile. Les jours libres dès le changement d'horaire de l'année suivante jusqu'au 31.12. de l'année suivante sont planifiés et communiqués dans la rotation annuelle. Les tours de service dès le changement d'horaire de l'année suivante seront toutefois communiqués seulement avec la rotation annuelle de l'année suivante. Lorsque, pour des raisons de service, il n'est pas possible d'attribuer certains tours dans la répartition permanente, le personnel devra être informé au plus vite, mais en tous les cas avant la fin de service, respectivement au plus tard à 17 heures la veille, sur la façon dont il travaillera le lendemain. Application au changement d'horaire 2021/2022.

FVP

Le nouvel accord entre en vigueur au 1er janvier 2022. Il garantit que les collaborateurs actuels, leur famille et les pensionné-e-s continueront de bénéficier du rabais actuel, ce qui n'était pas évident du tout. En effet, lorsque le détournement de fonds publics par CarPostal a été rendu public, l'Office fédéral des transports a voulu purement et simplement supprimer les FVP. Il s'agirait de cadeaux de la part des contribuables, selon le motif invoqué. Naturellement, les nouveaux rabais ne sont pas les mêmes, mais l'accord prévoit une réglementation spéciale pour les collaborateurs qui partent à la retraite d'ici au 31 décembre 2023: ils conservent les droits acquis. Pour la sous-fédération PV, ce point était particulièrement important.

Profil professionnel Cargo

Au cours du deuxième semestre 2021, CFF Cargo a réévalué les profils professionnels dans la production. D'autres étapes sont prévues au début de l'année 2022. Plusieurs personnes et organes ont participé à la réévaluation des profils professionnels. Étant donné que l'évolution des profils professionnels fait partie intégrante de la participation dans l'entreprise, la CoPe s'en occupe de près. Les nouvelles descriptions de postes ont été présentées au personnel exerçant ces fonctions. Dans le cadre de divers workshops avec les représentants de toutes les associations, les descriptions de postes ont été présentées aux partenaires sociaux. Ceci pour s'assurer qu'elles sont complètes et compréhensibles. Ensuite, les nouvelles descriptions de poste ont été transmises aux RH pour l'évaluation de la fonction et la répartition dans le niveau d'exigences. En janvier 2022, ceci sera présenté aux partenaires sociaux impliqués dans la réévaluation de ces descriptions de poste.

9.Communications CFF

Groupe:

La pandémie de coronavirus a bouleversé le quotidien tant sur le plan privé que professionnel. La santé du personnel est la priorité absolue pour les CFF. L'évolution de la situation est incertaine. Comme pour l'ensemble de la population, on en a assez du Covid chez le personnel des CFF. On renonce à introduire le certificat covid sur la place de travail. Les concepts de protection ont fait leurs preuves et les CFF ne voient pas l'intérêt d'ajouter autre chose.

Communication manoeuvre

Avec la fin du déploiement de LISA2.0, le nouveau site RK a été mis en service. Il existe un nouveau formulaire de rapport électronique, simple à utiliser, pour les annonces de perturbations.

Swisscom supprime le réseau 2G dès 2022 et le réseau 3G en 2023. Les CFF recherchent déjà un nouvel appareil qui pourrait représenter une alternative lorsque le réseau 3G sera supprimé.

Les CFF mettent une solution de secours à disposition lors de pannes de LISA. La solution de secours consiste en principe en une radio analogique ainsi qu'une application demandeur de voie (FGLM) qui peut être utilisée à partir de smartphones/tablettes pour commander des itinéraires ou des objectifs à distance (lorsque cela est techniquement possible et prévu). Le reste des communications avec le chef-circulation se font avec un téléphone mobile. Pour le trafic voyageurs, le téléphone mobile a une carte SIM GSM-R indépendamment du déploiement prévu. Une utilisation dans le service la manoeuvre comme autre solution de secours et les éventuelles conséquences opérationnelles qui en découlent sont actuellement à l'étude.

Cargo:

Conditions pour CFF Cargo pour l'obtention des aides financières liées au coronavirus.

L'Office fédéral des transports (OFT) et CFF Cargo ont signé une déclaration d'intention qui règle les conditions d'obtention des subsides. Selon cette déclaration d'intention, les frais engendrés par le recul du volume de transport et les coûts supplémentaires causés par la pandémie (mesures de protection, liquides de désinfection, nouvelle planification de l'offre) peuvent être pris en considération. CFF Cargo affiche à l'heure actuelle à cause du covid une perte de 35 millions de francs. En contrepartie les CFF garantissent qu'il n'y aura pas de hausse des prix et pas de changements au niveau des points de desserte. Cela donne une sécurité pour la planification pour la clientèle de Cargo.

CFF Cargo - Coop a décidé de se charger elle-même à l'avenir des WLV.

Coop a décidé de ne garder qu'un seul prestataire à l'avenir pour le transport ferroviaire des marchandises. Avec cette «stratégie à voie unique» CFF Cargo perd environ 30 000 wagons par année et environ 355 000 tonnes nettes dans le trafic par wagons complets. A l'avenir les transports EWLW qui étaient jusqu'ici effectués par CFF Cargo seront repris par la compagnie propre de la Coop, RailCare.

CFF Cargo vidéos

Lorsqu'un événement a eu lieu, on en discute avec les personnes concernées et on demande si elles veulent avoir recours à une vidéo pour montrer ce qui a été fait faux et ce qu'elles auraient dû faire autrement.

CFF Cargo directives

CFF Cargo n'est plus une SA mais une filiale des CFF. Les directives du groupe ne sont plus valables pour Cargo. CFF Cargo doit édicter ses propres directives.

Attelage automatique:

L'attelage automatique a été étendu aux wagons en trafic combiné. L'attelage automatique facilite le travail du personnel et augmente la sécurité. Le prix devient plus compétitif et les performances augmentent.

Trafic voyageurs :

SOPRE

Avec Sopre il y a eu des changements. L'outil de planification et de répartition SOPRE est utilisé pour le service de la manoeuvre dans la division Voyageurs. Pour des raisons de protection des données, entre autres la répartition mensuelle ne peut plus être affichée. Le personnel le regrette et recherche une solution afin que chacun puisse de nouveau voir avec qui il travaille, pour cela il récolte des signatures.

10. Mot de la fin

Chères et chers collègues,

En 2021 également, le coronavirus a continué à dominer l'humanité. La vie sociale en a fait les frais et maintenant on peut dire „ce n'est plus comme avant“. Il y a eu une division au sein de la population qu'il n'y avait jamais eu auparavant. Le Covid est devenu un „culte religieux“. J'espère que 2022 sera marquée par un retour du bon sens.

Pour conclure, j'aimerais adresser mes remerciements à tous ceux qui se sont investis, mais particulièrement la commission centrale et les membres du comité central, pour leur engagement et leur soutien au cours de l'année écoulée.

J'aimerais ne pas oublier de mentionner les comités de section qui agissent en sourdine en notre faveur, nous le personnel de la manoeuvre. Je leur adresse un grand „merci“ sincère.

Au nom de la sous-fédération RPV, j'aimerais remercier le SEV, la direction syndicale SEV, les secrétaires syndicaux et syndicales, ainsi que tout le personnel SEV pour la bonne collaboration, le soutien précieux et leur engagement en faveur de nos membres et de tous les travailleurs.

Au nom de la commission centrale RPV

Pour le rapport annuel;
Le vice-président de la Cocentr RPV
Fabbio Winiger