



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

SOUS-FÉDÉRATION

PERSONNEL DE LA
MANOEUVRE

RAPPORT ANNUEL

2024

Table des matières

- 1. Préface du président central**
- 2. Commission centrale et comité central**
- 3. Sécurité 2024**
- 4. Séance du comité central**
- 5. Assemblée des délégué·es**
- 6. Conférence des présidents**
- 7. Migration / journée Clean**
- 8. Commission des femmes**
- 9. Communications SEV**
- 10. Communications CFF**
- 11. Conclusion**

1. Avant-propos du président central

L'année 2024 fait partie du passé. Comme chaque année il y a une rétrospective ainsi qu'une vision de ce que nous réervera 2025. Au début de l'année nous avons dû prendre congé de notre collègue et membre CoCentr de longue date Bruno Kirchhofer. C'est toujours le cœur lourd que nous nous rendons aux enterrements.

Il s'est passé diverses choses qui concernent la sécurité. Après l'accident mortel et les nombreuses irrégularités dans toutes les divisions, on a dû faire quelques réflexions. Dans la sous-fédération nous avons décidé que ce sujet doit être constamment mis à l'ordre du jour. Christian est responsable de la sécurité pour notre sous-fédération. Chez Cargo l'année a commencé par un mail menaçant de la part de la direction Production. Cela est contreproductif parce que très peu de sites ont des demandeurs de voie et WaRa (fonction d'alerte manoeuvre). Si l'on est menacé de conséquences juridiques en cas de non-respect, on se rend compte que la manière d'agir était inadéquate et hâtive. Le personnel de la manoeuvre attend un équipement de travail fiable afin de pouvoir travailler en sécurité. Mais si la nouvelle Willy App / Orca ne fonctionne pas et qu'il faut plus de temps pour tenter de la faire fonctionner au lieu de pouvoir se concentrer sur le contrôle des trains et les autres contrôles réglementaires, il ne faut pas s'étonner qu'il y ait des accidents.

Au service voyageurs aussi il y a eu beaucoup d'irrégularités. Dans les analyses des écarts sont apparus.

Les négociations salariales ont pu être conclues. Augmentation générale de 0,8%, augmentations individuelles de 0,7%, prime unique pour chaque collaborateur·trice en guise de compensation du renchérissement de 0,5% pour 2024 de CHF 500.–.

Les CCT CFF et CFF Cargo ont été prolongées jusqu'à fin 2028, ce qui représente un soulagement. Mais il faudra faire des négociations sur les BAR. Cette procédure est liée au projet WEST (développement des tours de service). Cela nous occupera beaucoup en 2025 parce que les CFF veulent un personnel plus flexible et pouvoir faire les répartitions là où cela est nécessaire.

2024 était une année électorale pour la nouvelle période administrative dans les organes SEV. La structure d'âge constitue toujours un défi. Nous devons absolument trouver des personnes plus jeunes qui sont prêtes à lutter pour de bonnes et solides conditions de travail et à participer dans les sections, les sous-fédérations et le SEV.

Après que Fabbio Winiger se soit retiré, à la CoCentr Christian Eichenberger est devenu vice-président et Rolf von Däniken secrétaire. Rolf s'est très vite familiarisé avec sa nouvelle tâche et il est également responsable du recrutement dans la sous-fédération. Nous pouvons nous réjouir de notre collaboration dans la CoCentr.

J'aimerais remercier mes collègues de la CoCentr pour leur soutien. Ensemble, nous nous engageons pour défendre les membres RPV et leurs intérêts. Mes remerciements vont également au comité central, aux présidents des sections, 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 et le SEV.

2. Commission centrale et comité central

Durant l'année 2024, les autorités de la sous-fédération RPV étaient composées comme suit:

Commission centrale:

Président central:	Danilo Tonina, Beringen
Vice-président:	Christian Eichenberger, Bülach
Caissier central:	Heinz Schneider, Werdenberg
Secrétaire central:	Rolf von Däniken, Birsfelden



Comité central:

CG-SEV	Richard Schlegel, Trübbach
Représentant Suisse romande	Frédéric Monnier, Lausanne
Représentant Tessin	actuellement vacant

Commission de gestion:

Membre CG:	Peter Zürcher, Weinfelden
Membre CG:	Yüksel Ilican, Ostermundigen
Membre CG:	Roger Amsler, Staffelbach
Membre CG:	Daniel Purtschert, Littau

Comité SEV:	Danilo Tonina, Beringen Christian Eichenberger, Bülach
--------------------	---

Remplaçant comité:	Daniel Purtschert, Littau
--------------------	---------------------------

Migration:	Vacant
-------------------	--------

Représentante des femmes:	Vacant
----------------------------------	--------

Commission centrale

Pendant l'exercice, la commission centrale (CoCentr) s'est réunie 3 fois en séance à Buchs SG, 3 fois à Schaffhouse et 4 fois online via Teams. 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 2024 (le dernier cours de formation était en 2009).

Evolution de l'effectif des membres

L'évolution en chiffres:

Au 31 décembre 2023 la RPV comptait 1197 membres.

Au 31 décembre 2024 la RPV comptait 1160 membres.

La SF a recruté 87 nouveaux membres.

Décès

Les collègues suivants nous ont quittés pour toujours en 2024:

<u>Prénom, Nom:</u>	<u>Section:</u>	<u>Année de naissance:</u>
Bruno Kirchhofer	RPV Basel	1951
Daniel Ellenberger	RPV Basel	1962
Gerhard Arni	RPV Bern	1960
Roland Kropf	RPV Zürich	1961
Tokey Haciali	RPV Zentralschweiz	1964
Christian Burnier	RPV Genève	1962

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

3. Sécurité 2024

En 2024 il y a eu plusieurs tentatives de la part de CFF Cargo d'entreprendre quelque chose suite aux nombreux accidents, parfois mortels malheureusement. Les mesures ci-dessous sont toujours en vigueur et appliquées.

Instruction sur la sécurité Production Cargo

La réglementation en matière de sécurité correspond aux prescriptions actuellement en vigueur ainsi qu'au Geste Métier pour les mouvements de manœuvre chez CFF Cargo. Elle doit être appliquée strictement. En cas de non-respect, c'est ta sécurité ainsi que celle de tes collègues qui est mise en péril. Si tu n'exécutes pas conformément les travaux qui t'ont été confiés, il s'agit d'une atteinte au devoir de diligence et de loyauté. Ceci peut avoir des conséquences relevant du droit du travail.

Agir consciemment en cas de signal „Avancer prudemment“

Lors du signal „Avancer prudemment“ et d'un freinage intentionnel, le signal nain doit être quittancé avec la mention „Avancer prudemment“. Lors de déplacements de manœuvre indirects, selon la situation, le freinage est ordonné par le chef de manœuvre avec la mention "ralentir" ou "un wagon".

Transmission d'informations sur l'ordre d'avancer en cas de déplacements indirects

Le donneur d'ordre pour avancer transmet l'information au conducteur avec la position du signal ou de l'aiguille et assure ainsi l'uniformité des informations entre les parties concernées.

Par exemple: en arrière, position du signal indiquant Avancer prudemment ... / en arrière, première aiguille correctement positionnée.

Obligation d'utiliser l'appli WaRa (fonction d'alerte manœuvre)

Quand l'appli WaRa est disponible, son utilisation est obligatoire. Des exceptions sont possibles et sont définies dans la directive de sécurité.

WaRa (fonction d'alerte manœuvre) a été adaptée au 21 mai 2024. Elle visualise, avertit, alarme: après une phase d'essai de plusieurs mois, la nouvelle appli «fonction d'alerte manœuvre» sera introduite par étapes. Ainsi, le personnel de la manœuvre disposera d'un outil de travail permettant d'éviter les accidents. Les cellules Ittis et les points d'exploitation correspondants ont été étendus à ceux qui existaient déjà (nouveaux: Brugg, Goldau, Othmarsingen, Bâle, Rorschach, Berne, Langenthal, Olten, Wankdorf ainsi que St-Gall).

Utilisation du demandeur de voie

Dans la mesure du possible, demander les itinéraires avec le demandeur de voie (diminution des malentendus). Là également, il y a des exceptions, qui sont définies dans la directive de sécurité.

Instruction de travail sur l'équipement de protection individuelle (EPI) valable depuis le 1er avril 24

A noter l'article 4.3 sur les protections auditives et l'annexe A.

Article 4.3: Sur les voies, le port d'une protection de l'ouïe est obligatoire lors de l'attelage et du dételage. Pour ces travaux, porter une protection auditive est non seulement recommandé, mais est devenu obligatoire.

Annexe A: ... le port est obligatoire, lors de l'attelage / dételage ...

Sécurité au travail BR 193 (loc Siemens)

Cette loc possède une cabine de conduite avec une inclinaison vers l'avant. Selon les PCT, R 300.4 chiffre 1.7.4, on ne peut en principe s'introduire entre des véhicules que lorsqu'ils sont immobiles et que les tampons ou les attelages se touchent.

Si la BR 193 doit être sécurisée avec des sabots d'arrêt, ceux-ci doivent être placés directement devant les roues.

Le panneau de mise en garde pour sabots d'arrêt doit être installé au crochet d'attelage. Les marches et marchepieds à l'avant de la locomotive ne doivent pas être utilisés lors de manœuvres. Les manœuvres doivent se faire en étant installé dans la cabine de conduite.

4. Séance du comité central

Le PC Danilo Tonina (DT) salue les participants à la séance du comité central à Chiasso. Il salue en particulier Pietro Gianolli et le remercie pour la traduction, ainsi que Yuri de Biasi et la section Ticino pour l'organisation. Les personnes présentes sont informées au sujet de la protection des données. Tous sont d'accord pour la publication des photos et des noms.

L'instruction de travail sur l'équipement de protection individuelle (EPI) valable depuis le 1er avril 24 a donné lieu à une discussion. A noter l'article 4.3 sur les protections auditives et l'annexe A.

Article 4.3: sur les voies, le port d'une protection de l'ouïe est obligatoire lors du dételage des véhicules.

Annexe A: ... le port est obligatoire, lors de l'attelage / dételage ...

La fonction d'alerte manœuvre (WaRa) doit également améliorer la sécurité. La fonction d'alerte manoeuvre (WaRa) a pour objectif de réduire le nombre de cas de signal nain ainsi que les répercussions qui y sont liées dans le domaine centralisé, et d'augmenter la sécurité dans l'exploitation ferroviaire. Aujourd'hui il y a environ un quart des irrégularités dans la manoeuvre qui sont en lien avec l'arrêt et le franchissement de signal nain sur un itinéraire de manoeuvre. Souvent la cause est une fausse attente de la part du chef de manoeuvre.

Affaires syndicales

Au secrétariat SEV, la plupart des postes ont pu être réoccupés. Patrick Kummer = vice-président responsable CCT CFF et salaires; pour Jürg Hurni = René Zürcher pour la division P; pour Urs Huber = Michael Buletti pour l'infrastructure; Susanne Oeler = Immobilier; et Katrin Leuenberger = dossier BLS.

Angelo Stroppini a fait un discours sur le thème du Tessin: le Tessin est un cas particulier. Le secrétariat à Bellinzone rencontre régulièrement les différentes sections. Concernant la libéralisation du trafic voyageurs avec l'UE on peut se faire du souci. L'année prochaine il pourrait y avoir un démantèlement des prestations dans les transports publics. La mobilité a augmenté de 17% au Tessin en 2022 / 23. La section RPV Tessin a élu un nouveau comité il y a peu de temps. Actuellement 2 demandes d'assistance judiciaire sont en cours de traitement.

Est-ce que les salaires dans la manoeuvre sont adaptés à notre temps? Les professions (manoeuvre / clean) doivent être rémunérées correctement. Ce sera un des thèmes des négociations CCT. Les passages d'engagements temporaires en fixe ne sont pas toujours respectés. Ces collaborateurs sont toujours un thème d'actualité au Tessin et au SEV.

5. Assemblée des délégués

Le PC (DT) salue les participants à la 126e assemblée des délégués. Il salue tout particulièrement Patrick Rouvinez pour la traduction simultanée. Des photos de l'AD seront faites pour le rapport dans le journal et la page d'accueil internet. Tout le monde est d'accord avec cela.

Elections 2025– 2028

Dans la commission centrale (CoCentr) ainsi que dans le comité central (CC) tous les membres ont été réélus. Yuri de Basi se retire comme représentant Ticino et délégué à la Conférence CCT. La CG de la sous-fédération a été confirmée. Daniel Purtschert reste dans la CG RPV jusqu'à l'AD 2025. La fonction de représentante dans la commission des femmes reste vacante.

Affaires syndicales

René Zürcher: il se présente brièvement. Il transmet des salutations de la direction syndicale SEV. Depuis 2018 au SEV comme secrétaire syndical, il va prendre le poste de Jürg Hurni. Spécialiste LDT (centre de compétence Durée du travail).

Sécurité:

Certificat de sécurité (Cersec) 2024: ces derniers mois, nous avons étudié intensivement le système de management et les processus de CFF Cargo. Des améliorations importantes ont déjà été apportées à la production, par exemple dans les espaces collectifs et les prescriptions d'exploitation et une formation a été donnée sur les nouveaux processus. Des processus clairs et compréhensibles sont la base pour obtenir le certificat de sécurité.

Instruction sur la sécurité de CFF Cargo: les éléments suivants ont été introduits ou rappelés et sont contraignants: agir consciemment en cas de signal Avancer prudemment, diffusion d'informations sur l'ordre d'avancer dans les mouvements indirects, utilisation de l'app WaRa, utilisation du demandeur de voie. Le respect des règles et processus existants est la base pour un travail plus sûr. Le respect du Geste Métier garantit que l'on travaille partout de la même manière.

6. Conférence des présidents

Le président central (PC) Danilo Tonina a ouvert la conférence des présidents de cette année qui s'est déroulée conjointement avec la séance du comité central le dernier jour de septembre 2024 au Seehotel à Bönigen.

Les membres de la commission centrale (CoCentr), du comité central (CC), ainsi que les présidents de section et leurs représentants ont été salués, de même que les deux traducteurs Patrick Rouvinez (français) et Pietro Gianolli (italien), qui ont été remerciés pour ce travail pas toujours facile.

Travail de groupe Recrutement des membres:

Pour ce point Steffi Fürst est venue à Bönigen. Après une brève présentation de la vision de ce domaine dont Steffi Fürst est responsable au SEV, les présidents et leurs représentants ont pu faire leurs propres réflexions dans le cadre de groupes de travail sur le recrutement des membres au SEV.

Un bref regard en arrière a fait ressortir les raisons pour lesquelles nous sommes entrés au SEV ou dans le monde syndical. Beaucoup de collègues plus âgés nous ont expliqué que par le passé, la question n'était pas de savoir si on allait adhérer au SEV mais plutôt quand nous allions le faire. Un sociétariat est souvent allié aux notions de communauté, de lutte, de bénéfice, de confiance et de valorisation. Ces valeurs se retrouvent aujourd'hui sous diverses formes. La CCT CFF, CFF Cargo Cargo et les BAR sont sur le devant de la scène lorsque l'on parle de lutte, de communauté et de bénéfice. La confiance se reflète au travers des nouveaux membres et leur nombre peut être considéré de manière réjouissante. La valorisation est liée au recrutement et les top-recruteurs-teuses sont récompensés pour leur engagement.

Pourquoi les nouveaux membres viennent-ils au SEV?

La protection juridique privée Coop-Multi a été mentionnée par tous les groupes en tant que bonne raison, suivie par les cours Movendo ou SEV. Il a été naturellement mentionné que le SEV participe à l'élaboration de diverses CCT et qu'il est très étroitement impliqué dans celle des CFF, et on a ressenti que l'on ne renoncerait pas sans lutter aux acquis qui ont été ancrés dans la CCT CFF et la CCT Cargo.

Le fait que les apprenants (exemptés des cotisations) et les pensionnés (demi-cotisation) puissent également bénéficier des avantages du sociétariat au SEV a également fait partie des motifs mentionnés et ceci ne doit pas être oublié lors du recrutement des membres, ou pour les convaincre de rester au SEV. La cohésion, la camaraderie, et le respect mutuel et entre les diverses catégories professionnelles ont aussi été mentionnés pour compléter ce thème.

Les actions de recrutement liées ou non aux visites du SEV dans la surface doivent continuer. Elles doivent se dérouler si possible directement là où se trouvent les membres et le potentiel à recruter. Un contact personnel et direct est souhaité, ceci montre une reconnaissance mutuelle.

Sécurité:

Pourquoi réduire la vitesse de 20 km/h au service de la manoeuvre?

Que révèle l'analyse? Selon la cheffe de projet, les cas ont diminué, de même que le coût des dommages. Cependant les cas du projet pilote ne démontrent pas une image claire. En effet: on n'a pas pu déterminer si l'évolution positive dépendait directement de ces 20 km/h. Selon l'analyse, elle résulte plutôt de différentes mesures qui ont été prises (par ex. communication de la manoeuvre, fonction d'alerte manoeuvre), mais surtout aussi d'une prise de conscience plus élevée aux abords des voies.

C'est pourquoi cette prescription pour les 20 km/h sera supprimée au 7.10.24.

Selon le règlement (PCT 300.4, chiffre 3.6.1), lors d'une manoeuvre la vitesse doit être adaptée à la visibilité, aux conditions locales et aux moyens de freinage à disposition. On doit rouler à une vitesse permettant de s'arrêter à l'endroit voulu.

Il est très rare que Cargo revienne en arrière sur quelque chose qui a été introduit.

WaRa (fonction d'alerte manoeuvre): Elle visualise, avertit, alarme: après une phase d'essai de plusieurs mois, la nouvelle appli «fonction d'alerte manoeuvre» sera introduite par étapes. Ainsi, le personnel de la manoeuvre disposera d'un outil de travail permettant d'éviter les accidents.

7. Migration / Journée Clean

Le 27 septembre s'est déroulée la journée de la migration SEV 2024 à Olten. Elle était placée sur le thème suivant: «Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail». Alessandro Pelizzari, spécialiste en sciences sociales, a fait un exposé sur les conditions précaires de travail, et ce fut le point fort. Il a mis l'accent sur l'importance de la réglementation du marché du travail et des contre-stratégies syndicales. L'événement, organisé pour la première fois par Besa Mahmuti, secrétaire syndicale responsable de la Migration, a été bien fréquenté. Ce fut l'occasion d'échanger des expériences. En 2025 il n'y aura pas de journée de la migration.

La journée Clean du SEV s'est déroulée le 27 janvier 2024 à Goldau SZ. Elle était organisée par la section RPV Zürich. Les nettoyeurs de voiture du trafic voyageurs CFF ont surtout parlé des thèmes de la formation et de la formation continue, et de ce que le SEV peut faire pour le personnel temporaire. Pour terminer, un catalogue de revendications a été établi à l'attention des CFF.

La prochaine journée SEV Clean aura lieu le 15 février 2025 sur les thèmes de la répartition et de la qualité. Elle sera de nouveau organisée par la section RPV Zürich.

8. Commission des femmes

Le poste est toujours vacant et on est à la recherche d'une candidate.

9. Communications SEV

Négociations avec l'UE

Le SEV est consterné par la position de l'OFT

Le SEV est avant tout surpris de la proposition de l'OFT de préparer une directive sur les standards sociaux avec fixation de «salaires minimums». A la fin de l'année dernière déjà les partenaires sociaux ont dit, SEV en tête, à plusieurs reprises et très distinctement qu'une telle directive ne pouvait pas remplacer des négociations CCT. Mais l'OFT a ignoré ceci. Au lieu de cela l'OFT se transforme en partenaire social à qui les représentants des travailleurs peuvent adresser leurs vœux. Mais le partenariat social ne fonctionne pas ainsi en Suisse. Les syndicats exigent que les partenaires sociaux discutent dans le cadre de négociations dans le domaine ferroviaire. Au lieu d'une directive, la Suisse doit viser à avoir des CCT contraignantes s'adressant aux partenaires européens. Les salaires minimums que l'OFT aimerait formuler sont des salaires de dumping et donc un instrument pas valable. Il s'agit en outre de réglementer beaucoup d'autres thèmes, comme le droit aux vacances, la durée du travail (en particulier le respect de la Loi sur la durée du travail) ainsi que le contrôle des réglementations. Cela ne peut fonctionner qu'avec des CCT, comme cela est d'usage en Suisse, et avec des organes correspondants qui surveillent la mise en oeuvre. De plus lors des négociations la Suisse doit insister pour que le modèle de coopération qui a fait ses preuves soit conservé, modèle qui est entretemps appliqué dans beaucoup de pays européens et qui contribue à un bon fonctionnement de l'exploitation ferroviaire.

Tunnel de base du Gothard: Remarquable performance du personnel ferroviaire

Le déraillement d'un train marchandises le 10 août 2023 et la fermeture partielle du tunnel de base du Saint-Gothard ont représenté de grands défis pour le personnel ferroviaire. «C'est grâce à l'engagement

des cheminot·es que l'exploitation ferroviaire a pu être garantie et que le plus long tunnel ferroviaire du monde a pu être complètement réouvert au trafic» déclare le vice-président SEV Patrick Kummer. Dans des conditions difficiles, le personnel s'est aussitôt mis à l'œuvre afin de remédier aux dommages conséquents dans le tunnel. Les assistant·es-clientèle et le personnel des locs également ont été confrontés à de grands défis dans les trains déviés sur la ligne de faîte du Saint-Gothard, entre autres au vu des changements à court terme dans les tableaux de service, des tours plus longs et de l'offre réduite au niveau des places assises dans les trains. Avec grand engagement, le personnel a tout fait pour garantir l'exploitation sur cette ligne de remplacement. Pour le SEV, il est clair que c'est grâce à l'engagement inconditionnel du personnel qu'il est maintenant possible de retourner à une exploitation normale dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Le Syndicat du personnel des transports attend dès lors des CFF et de CFF Cargo qu'ils prennent en considération ce fait. Beaucoup de professions ferroviaires sont aujourd'hui encore dangereuses. Une petite inattention peut avoir d'énormes conséquences. Le vice-président SEV Patrick Kummer souligne que «même sans événement tel que l'accident dans le tunnel de base du Gothard, chaque jour le personnel ferroviaire subit une énorme pression. Les CFF et CFF Cargo doivent veiller à ce que les sous-effectifs soient comblés et la sécurité du personnel ferroviaire reçoive la plus grande priorité.» Le 2 septembre 2024, le tunnel de base du Gothard a retrouvé son rythme normal.

Les CFF, le SEV et les associations de personnel prolongent la CCT jusqu'à fin 2028

Les CCT existantes aux CFF et chez CFF Cargo sont prolongées jusqu'à fin 2028. Les CFF et la communauté de négociations SEV, transfair, VSLF et ACTP se réjouissent d'être parvenus à un accord après d'âpres négociations et des positions initiales éloignées.

Avec la prolongation jusqu'à fin 2028 les CFF proposent à leur personnel la poursuite de conditions de travail attrayantes et adaptées au marché, ceci était une condition centrale autant pour les CFF que pour la communauté de négociations. Au vu de la situation tendue du marché du travail et des défis financiers, les CFF et la communauté de négociation vont entamer de nouvelles négociations dès le début 2025. Il s'agira entre autre de discuter des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR).

10.Communications CFF

Groupe:

CFF et intelligence artificielle (IA)

Tout le monde en parle depuis longtemps: intelligence artificielle et chat GPT. Si c'est une bénédiction ou une malédiction, ces thèmes sont bien d'actualité et y resteront. Dorénavant, les CFF ont leur propre accès à la technologie Chat GPT: CFF AI Chat. Utilisé intelligemment, ceci peut être utile au quotidien.

Entre février et mars 24, les CFF ont effectué avec Alstom des trajets télécommandés avec une locomotive type AEM 940. Les courses de test servent à contrôler la pertinence des projets de normalisation européens et leur applicabilité en Suisse. Ceci spécifiquement pour savoir si un Remote Operator (conducteur/conductrice à distance) peut déplacer un train défectueux vers une zone sûre dans une exploitation automatisée. Des rames automotrices dans le domaine de la clientèle ne sont pas une priorité aux CFF.

Aux stations-services ferroviaires, les CFF ajoutent dorénavant 25 pour cent de HVO «Hydrotreated Vegetable Oils» au diesel. Ils réduisent ainsi les émissions de CO₂.

Depuis avril, les 64 stations-services ferroviaires des CFF utilisent un mélange diesel à base d'huile végétale hydrogénée (HVO) qui contient 25 pour cent de carburant HVO. Le mélange convient à tous les moteurs diesel et réduit de 20 pour cent les émissions de CO₂.

Grâce aux meilleures propriétés de combustion avec le HVO et à la réduction des particules de suie (environ 19% de moins), CFF Cargo espère également espacer les intervalles de maintenance et donc

réduire les coûts d'entretien. Le coût supplémentaire de ce carburant de substitution est d'environ 10 pour cent, ce qui représente environ 600 000 francs par année pour CFF Cargo.

CFF et discrimination, mobbing et harcèlement

Deux choses sont importantes. Premièrement la tolérance zéro est appliquée aux CFF. Pour les CFF chaque cas est un cas de trop. Chaque cas annoncé est traité de manière conséquente. Deuxièmement il est central que les personnes touchées se manifestent. En cas de besoin auprès de la Consultation sociale des CFF.

Au 1er mai 2025 les CFF appliquent les mesures salariales suivantes au bénéfice du personnel concerné par la CCT:

1. Augmentation générale de 0,8 pour cent
 2. Moyens pour les mesures salariales individuelles selon système salarial pour un total de 0,7 pour cent
 3. Prime unique pour chaque employé-e en tant que compensation du renchérissement pour l'année 2024 pour un total de 0,5 pour cent:
 - Taux d'activité 50 pour-cent ou plus: CHF 500.-
 - Taux d'activité moins de 50 pour-cent: CHF 250.-
- La prime unique va être payée déjà avec le salaire de janvier 2025

Cargo:

Cargo en janvier 24:

Le message du Conseil fédéral contient diverses mesures visant à moderniser le transport ferroviaire de marchandises en général et renforcer le transport par wagons isolés. Les CFF travaillent parallèlement au renouvellement du trafic marchandises et misent pour cela sur les partenariats, une production ferroviaire optimisée ainsi qu'une technologie moderne.

Le message adopté par le Conseil fédéral le 10 janvier 2024 montre la manière dont le Conseil fédéral veut renforcer le transport ferroviaire des marchandises sur le plan technique, financier et organisationnel. Il fait en outre une proposition sur la structure des futures conditions-cadres du transport par wagons isolés (TWI) et de son soutien financier momentané.

Le plus grand changement de système dans l'histoire de CFF Cargo s'est effectué avec succès.

Après environ 30 ans d'utilisation, le système de réservation en vigueur «Cargo-Information-System» (CIS) a été remplacé à fin 2023. L'introduction des nouvelles applications Cargo Digital, ORCA et Willy est un jalon important pour CFF Cargo et n'a pu se réaliser que grâce à l'engagement important montré par toutes les personnes impliquées.

Pendant la manoeuvre, l'eau de pluie qui s'est accumulée sur le toit du wagon peut tomber sur le personnel de la manoeuvre. Ce qui est très désagréable! Le problème est connu - CFF Cargo cherche une solution efficace.

C'est un problème de longue date à la manoeuvre: par temps de pluie, l'eau s'accumule sur le toit des wagons de types 245 et 246. Si ces véhicules sont déplacés, l'eau déferle alors directement sur le personnel de la manoeuvre qui se trouve sur le marchepied des wagons en question.

Suite à un incident et à diverses remarques de la part du personnel de la manoeuvre, une solution a été envisagée pour améliorer la sécurité: installer des gouttières sur les wagons. Les types de wagons concernés seront équipés par Asset Management d'une gouttière à chaque extrémité. Jusqu'à présent, environ 80 wagons en ont été équipés. Le processus suit son cours pour plus de 1500 wagons.

Prendre en compte le signal nain précédent:

On constate que bien souvent, les itinéraires de manoeuvre ne sont pas parcourus complètement, et qu'en cas de parcours incomplet, les signaux nains précédents ne sont pas pris en compte. Ceci comporte un grand danger. Les points suivants doivent être pris en considération de manière obligatoire:

Lorsque cela est possible, toujours franchir complètement les itinéraires de manoeuvre

Si possible, toujours s'arrêter sur des tronçons sans aiguillage

En cas d'aiguille inoccupée, entre le véhicule à déplacer et le prochain signal nain, toujours prendre en compte le signal nain précédent

Si le signal nain précédent se trouve derrière le véhicule à déplacer et si des aiguilles inoccupées se trouvent entre deux, il faut absolument demander l'assentiment du chef-circulation

RACO (Communication de la manoeuvre)

L'essai d'exploitation a débuté en août 2024 à Bienne. Le déploiement de la nouvelle tablette Activ 5 est prévu pour début 2025.

G-enesis:

Le responsable du trafic marchandises CFF évoque le programme et l'importance de l'acquisition de nouvelles locomotives de ligne. Ensemble et en tant que team Cargo, la transformation est réalisable!

Les Vectrons sont là

Les formations ont du succès et CFF Cargo investit beaucoup dans les nouvelles locomotives de ligne louées Vectron Br193. Comment se passent les choses sur les sites? A Brigue la formation est déjà accomplie, à Olten ce sera terminé un peu avant le changement d'horaire du 15 décembre. Lausanne-Triage et Bienne terminent la première tranche de formation à fin janvier 2025. Après une courte pause pour respirer la formation va se poursuivre dès mars 2025 sur les sites RBL et Bülach. Et pour terminer ce sera au tour des dépôts de Chiasso et Bâle. Ainsi pour octobre 2025 ce seront 550 mécanicien·nes de locs de CFF Cargo qui auront été formés sur les nouveaux véhicules.

Trafic voyageurs

Le site de Coire a été supprimé au changement d'horaire de décembre 2024 (nouveau Rapperswil).

Développement Conduite des trains et manoeuvre (ZFR): Un concept de base Développement ZFR et les orientations envisagées ont été présentés aux partenaires sociaux. Les travaux ont été terminés à fin août 24. Les répercussions sur la conduite des trains et la manoeuvre ont été présentées.

11. Mots de la fin du vice-président central

Chères et chers collègues,

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

Je n'oublie pas non plus de mentionner les comités de section qui, en toute discrétion, travaillent en notre faveur, nous le personnel de la manoeuvre. Je leur adresse sincèrement un grand merci.

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

Le SEV est fort grâce à ses membres...

Au nom de la commission centrale RPV

Bülach, 24 décembre 2024

Pour le rapport annuel;

Le vice-président RPV

Christian Eichenberger