



Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

Sous-fédération RPV

Personnel de la-

manœuvre

Rapport annuel

2019

Table des matières

- 1. Avant-propos du président central**
- 2. Commission centrale et Comité central**
- 3. Journée de la manœuvre / Journée Clean**
- 4. Séance du Comité central**
- 5. Assemblée des délégués**
- 6. Conférence des présidents**
- 7. Migration**
- 8. Commission des femmes**
- 9. Informations du SEV**
- 10. Informations des CFF**
- 11. Conclusion**

1. Avant-propos du président central

L'année qui vient de s'écouler a été particulière. Le SEV a célébré le centenaire de son existence. Et il l'a amplement fêté. Un « bus du centenaire » a circulé toute l'année, dans toute la Suisse. L'intérieur du bus était aménagé en exposition et présentait diverses offres. On pouvait jeter un regard rétrospectif sur l'histoire du SEV. La clôture des festivités a pris place le 30 novembre 2019 à Berne, exactement 100 ans après le jour de la fondation. Ce fut une fête très réussie, organisée par la Jeunesse SEV. Merci !

Normalement, dans ma rétrospective, je passe en revue les faits et gestes dans les divisions CFF. Mais on m'a dit que cela faisait double emploi. Pour moi vous avez sûrement raison. Les projets sont publiés dans le Journal SEV et lors des séances on consacre toujours du temps aux actualités. C'est pourquoi je renonce à ma revue habituelle. Je ne mentionnerai brièvement que les affaires qui sont d'une véritable actualité ou pour lesquelles des négociations sont en cours.

En 2019, le système de communication radio LISA nous a donné bien des soucis. Je suis conscient qu'il y a des gares où il n'y a aucun problème. Mais il y en a aussi où la situation est inacceptable et où les standards de sécurité ne sont pas respectés. Où il y a toujours des trous radio, où un appareil se déclenche tout seul et fait un reset, pendant le travail, sans prévenir. C'est le problème avec cet appareil. Les réclamations des collègues qui travaillent avec LISA n'ont pas toujours été prises au sérieux et ont parfois été considérées comme conséquences d'erreurs de manipulation. Nous avons pu démontrer que ce ne sont pas des faits isolés et qu'ils se répètent. Une taskforce a été mise sur pied en automne 2019 et une hotline téléphonique a été installée. Les collaborateurs qui constatent un incident avec la radio LISA peuvent s'y adresser directement (24 h sur 24), l'incident est enregistré et une enquête a lieu, des mesures sont prises. La taskforce et le SEV se rencontrent régulièrement tous les 3 mois. Le point est fait sur la situation. Il est aussi fait rapport sur les mesures d'amélioration et le renforcement du team de projet. Le conseil d'être prudents avec cet appareil dans le travail quotidien est maintenu. Lors de toute interruption, il faut prendre les mesures nécessaires et stopper le mouvement de manœuvre.

Encore un thème d'actualité : le projet Cargo TRAFit, une réorganisation de la surface. Les cellules ORS sont à nouveau démantelées après avoir fonctionné pendant 3 ans. Le ORS actuels doivent être intégrés dans la planification et la répartition. Cela déclenche une vague de formations complémentaires. Les ORL actuels recevront des formations et accompliront à l'avenir le travail que font actuellement les ORS. Leur fonction sera désignée par Schichtleiter (chefs d'équipe). Il y aura une place dans ce projet pour toutes les personnes touchées qui sont prêtes à se former. Les Schichtleiter recevront un niveau d'exigences G. Cela veut dire qu'ils devront quitter le modèle de retraite anticipée Valida et seront mis à Priora. Est-ce que, à partir d'un certain âge, ils pourront garder Valida ? cela fait encore l'objet de discussions.

Nous sommes toujours à la recherche de jeunes collègues qui seraient d'accord de collaborer avec nous à la sous-fédération RPV. A la Commission centrale, notre pyramide des âges est à la limite et nous devons absolument opérer un rajeunissement. Notre objectif est d'avoir des collègues en formation avec nous durant une année environ avant de leur remettre des fonctions.

Collègues, n'ayez pas peur de ces tâches. Vous travaillerez avec nous une année durant et vous pourrez vous rendre compte de ce que c'est. Vous aurez notre soutien et vous allez prendre contact, ce qui nous réjouit.

Je remercie ici tous mes collègues qui, d'une manière ou d'une autre, s'engagent pour le SEV et pour la RPV et qui nous soutiennent.

Je remercie aussi mes collègues de la Commission centrale qui, malgré le léger sous-effectif, collaborent de manière très constructive et font ce qu'il y a à faire avec conscience, pour le bien de nos membres. Merci à eux !

Je vous souhaite, à vous et à vous familles, une année 2020 exempte d'accident.

Cordialement

Le président central RPV : Hanspeter Eggenberger

2. Commission centrale et Comité central

Durant l'année 2019 sous revue, les autorités de la sous-fédération RPV étaient les suivantes :

Commission centrale (Cce) :

Président central	Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Vice-président	Danilo Tonina, Schaffhausen
Caissier central	Heinz Schneider, Werdenberg
Secrétaire central	Bruno Kirchhofer, Münchenstein
Secrétaire central	Fabbio Winiger, Diessenhofen

Comité central (CC) :

CG-SEV	Werner Graf, Langnau (jusqu'à l'AD)
CG-SEV	Richard Schlegel, Trübbach (dès l'AD)
Représentant Suisse romande	Frédéric Monnier, Lausanne
Représentant Suisse italienne	Yuri De Biasi, Novazzano
Président Journée de la manœuvre Est	Roger Amsler, Staffelbach

Commission de gestion (CG) :

Membres :	Alexander Clemenz, Susten
	Daniel Purtschert, Littau
	Fritz Zimmermann, Adligenswil
	Markus Schmid, Mettlen (jusqu'à l'AD)
	Roger Amsler, Staffelbach (dès l'AD)

Membres du Comité SEV

Hans-Peter Eggenberger, Buchs SG
Danilo Tonina, Schaffhausen

Remplaçants :

Gebhard Hutter, Küsnacht (jusqu'à l'AD)
Daniel Purtschert, Littau (dès l'AD)

Migration :

Juan Jose Colomer Grau, Zürich (jusqu'à l'AD)
José Antonio Leis Martinez, Zürich (dès l'AD)

Commission femmes :

Guiditta Purtschert, Littau

Commission centrale

La Commission centrale (Cce) s'est réunie 9 fois à Buchs SG au cours de l'année écoulée. Elle a traité de l'organisation de l'AD, du CC et de la conférence des présidents ainsi que des affaires des CFF, des commissions du personnel (CoPe) et des sections. La Cce a décidé de ne plus s'occuper elle-même de la page internet. C'est le SEV qui a repris cette tâche, il gère aussi la sienne. Il n'y a donc plus besoin de webmaster RPV.

Cours de formation

N'a pas été organisé en 2019.

Effectif des membres

L'évolution des effectifs est la suivante :

La RPV comptait 1'261 membres au 31.12.2018.

La RPV comptait 1'242 membres au 31.12.2018.

46 nouveaux membres ont été recrutés. La palme est revenue à la RPV Zurich avec 18 nouveaux membres, suivie par RPV Ticino avec 10 ; la 3^{ème} place ex-aequo revient ensemble à Genève et Bâle avec 4 collègues recrutés.

Décès

En 2019, les collègues suivants nous ont quitté pour toujours :

<u>Prénom, nom</u> :	<u>section:</u>	<u>année</u> :
Thomas Sgier	RPV Winterthur SH	1957
Peter Bartholdi	RPV Thurtal	1955
Markus Engetschwiler	RPV Aargau	1955

Nous voulons garder leur souvenir ainsi que celui de tous les syndicalistes qui sont décédés au cours de l'année sous revue.

3. Journée de la manoeuvre Centre-Est / Journée Clean

Journée de la manoeuvre : la journée de la manoeuvre a été supprimée par manque de participants. Lors de la conférence des présidents, la majorité s'est prononcée pour qu'on la poursuive. Le lieu reste Olten pour le moment, bien que l'hôtel Arte nous ait envoyé une facture pour la suppression.

Journée Clean : pour la première Journée Clean, Daniel Purtschert a pu saluer 22 membres de Bellinzona, Chiasso, Lucerne et Zurich. Hanspeter Eggenberger, président central, et Manuel Avallone étaient invités.

Juan José Colomer a montré ce que CLEAN 4.0 change ; ce projet est entré en vigueur le 1.01.2019. Ce système a remplacé l'ancien nettoyage en brigade et c'est devenu un nettoyage journalier. Malheureusement il provoque de gros problèmes dans diverses régions (Tessin, Zurich, Luzern) car il est interprété et effectué de diverses manières. Par ex. le chef d'équipe doit décider lui-même ce qu'il faut nettoyer, en tenant compte du temps à disposition y compris les retards à l'arrivée.

L'organisation doit être améliorée pour la prochaine Journée. Hanspeter Eggenberger se demande si on devrait organiser une Journée ensemble manœuvre et Clean ? Les membres ont été consultés et il a été décidé de maintenir une Journée Clean séparée, sans la manœuvre.

4. Séance du Comité central

Le président central (PC) Hanspeter Eggenberger a pu saluer les membres de la Cce, du CC et de la CG pour cette séance de deux jours à Studen/Biel. Il a informé sur les thèmes d'actualité. Depuis janvier, CFF Cargo SA est une société autonome du groupe CFF. Les CFF préparent ainsi la base pour réaliser la prise de participation d'entreprises tierces cette année encore. Ces prochains mois, 140 points de desserte dans toute la Suisse seront passés à la loupe, c'est ce qui a été annoncé le 19 février au personnel par un « Cargo flash ». Pour le SEV, il est clair que ces exercices à coups de hache ne font rien pour la sécurité et la stabilité tant de la clientèle que du personnel. La Communauté de négociation (CN) a fait recours contre cette deuxième étape. Cet examen était prévu et devait commencer en 2023 et maintenant Cargo le lance sans l'accord de la CN. Celle-ci demande qu'il soit stoppé immédiatement.

Voyageurs (P) : avec la nouvelle logique planification – régulation - préparation - répartition et l'éclatement de la préparation des trains (ZBS), les processus de données d'ordre et de répartition des tours changent pour les collaborateurs et collaboratrices de Clean et de la manœuvre. L'intégration de l'indemnité pour travaux salissants 2 dans la description de poste pourrait avoir sa suppression pour conséquence. Les descriptions de postes ont été discutées avec la CoPe. Des négociations pour le maintien de l'indemnité pour travaux salissants sont en cours.

Affaires internes de la RPV : en 2018 nous avons accueilli 40 nouveaux membres, c'est une fois de plus la RPV Zurich qui tient la tête. Les comptes annuels 2018, le budget 2020 et le rapport annuel ont été discutés, leur traitement a lieu à l'AD. On cherche des remplaçants pour la Commission de gestion, pour la conférence CCT de CFF Cargo SA et pour le Comité SEV. La nouvelle page internet de la RPV est gérée par le SEV.

5. Assemblée des délégués (AD)

Le PC Hanspeter Eggenberger a salué les délégués et les invités à la 122^{ème} assemblée des délégués et a informé sur les affaires des CFF, du SEV et des CoPe.

L'AD était placée sous le signe du Congrès SEV et des élections internes de la RPV. Le Congrès ayant lieu le lendemain, la discussion a porté sur les propositions et les élections statutaires.

Ce sont trois collègues qui se sont intéressés au poste de membre-suppléant du Comité SEV ; c'est Daniel Putschert qui a été élu; il a aussi été élu à la CG RPV, en compagnie de Roger Amsler. Simon Müller a été élu délégué à la Conférence CCT de CFF Cargo, José Antonio Leis Martinez représente la RPV à la migration. La Cce les félicite pour leur élection. Puisqu'il y a eu des nouveaux élus, il y

a aussi eu des départs, en partie pour raison de période administrative et en partie pour des raisons professionnelles. Le PC a remis personnellement un cadeau à Werner Graf qui quitte la CG-SEV, à Markus Schmid qui quitte la CG-RPV et à Richard Schlegel qui était responsable de la page internet (il a été élu à la CG-SEV). La Cce leur souhaite tout de bon, du bon temps pour eux et les remercie pour ce qu'ils ont apporté durant des années à la RPV.

La section RPV Winterthur propose une bonification de 10 minutes sur le compte de temps pour l'actualisation des outils de travail numériques puisque c'est une obligation. La proposition est acceptée.

Les comptes 2018, le budget 2020 et le rapport annuel ont été acceptés.

Une enquête représentative à Cargo sur l'aisance numérique des collaborateurs RCP montre une image peu encourageante. Plus de la moitié ne savent pas comment fonctionnent les programmes. Ils ont tous reçu une tablette et/ou un i-Pad qui ont été remplis de programmes et on attend de chacun d'eux qu'ils comprennent ce qu'ils signifient. La même chose se produit dans les autres divisions.

La Cce remercie les traducteurs Philip Schenker et Pietro Gianolli. Ils ont rempli leur tâche pas toujours facile avec maestria.

6. Conférence des présidents

Le 7 octobre, le PC Hanspeter Eggenberger a pu saluer les présidents de section et le CC pour la conférence des sections qui s'est tenue sur 2 jours au Seehotel Bönigen; Patrick Rouvinez participait comme traducteur.

Christoph Geissbühler, secrétaire syndical, était l'invité et le conférencier. Son thème : les compétences de présentation, la rhétorique et les médias. Les compétences de présentation, c'est la capacité de présenter avec succès des personnes ou des sujets devant d'autres personnes. On sous-estime la communication non-verbale qui s'exprime dans la règle de 55-38-7 : Dans un exposé ou un discours, 55% passe par le langage du corps, 38% par le ton de la voix et seulement 7% par le contenu. Il y a divers moyens que l'on peut mettre en œuvre, le PowerPoint, le flip chart, le tableau blanc, la vidéo, les films, etc. Merci Christoph pour ta participation et ta présentation.

Le PC a informé sur les actualités de chaque division.

Groupe : le CEO Andreas Meyer quittera les CFF au plus tard à fin 2020 pour donner une nouvelle orientation à sa carrière. Les badges CFF ou les clips doivent être mis à jour. Cela garantira qu'on pourra continuer à entrer dans tous les locaux pour lesquels on est autorisé. Il y a diverses stations de mise à jour dans tout le pays.

La décision 25 a connu son terme le 1.10.2019. Cette interminable affaire est enfin liquidée, les conducteurs de véhicules à moteur B100 de la Maintenance de l'Infrastructure (I-IH) sont classés conformément au marché.

Commissions du personnel : dans toutes les divisions, une importante partie des membres ont fait l'objet d'élections tacites. Pour les autres, les élections ont lieu de manière électronique.

Interne RPV : la Journée de la manœuvre aura lieu le 18 avril 2020 à Olten, les présidents se sont majoritairement exprimés pour qu'elle ait aussi lieu l'année prochaine.

Sections : le mécontentement provoqué par les sous-effectifs est général car c'est une situation permanente, les comptes de temps débordent et le danger de burnout est manifeste. On ne comprend pas

que, malgré la pénurie de personnel, la disposition accepte des tâches supplémentaires sans se poser la question de la faisabilité.

7. Migration

La Commission de la Migration a décidé de ne pas organiser de Journée car il fallait donner la priorité aux 100 ans du SEV et à ses festivités. José Antonio Leis Martinez a été élu représentant RPV à l'AD, il remplace Juan Jose Colomer Grau qui s'est retiré.

8. Commission des femmes

Après la grève des femmes - la plus grande mobilisation politique depuis la grève générale - les syndicats portent de toutes leurs forces les revendications des femmes dans les prochaines négociations salariales et CCT : des salaires – du temps – du respect ! Cela signifie par exemple de meilleurs salaires pour les femmes, des congés maternité et paternité, des mesures contre le harcèlement sexuel et la discrimination à la place de travail. Plus d'un demi-million de femmes et d'hommes solidaires, lors d'une manifestation bruyante, colorée et puissante, ont envoyé le 14 juin un message au monde politique : la Suisse doit enfin faire des progrès dans l'égalité. Deux semaines de congé paternité et des références aux genres sont un début mais cela ne suffit de loin pas. Le Parlement doit prendre d'autres mesures, efficaces. La grève des femmes a montré que les discriminations et le sexisme ne sont plus acceptables et qu'il faut un changement dans la manière de penser. Les syndicats apporteront leur contribution.

9. Communications SEV

Participation au bénéfice : le SEV a annoncé sa revendication aux dirigeants du groupe CFF en mars déjà et n'a rien lâché. Résultat : le personnel, dont les excellentes prestations a permis ces bons résultats financiers, reçoit une participation au bénéfice. Les collaborateurs et collaboratrices avec un taux d'activité de 50% et plus au 30.09.2019 ont reçu à choix deux jours de vacances supplémentaires ou une prime de CHF 800.00 ou un jour de vacances et CHF 400.00. Les collaborateurs et collaboratrices avec un taux d'activité jusqu'à 49% ont reçu à choix deux jours de vacances supplémentaires ou une prime de CHF 400.00 ou un jour de vacances et CHF 200.00

Décision 25 : en 2011, lors des négociations du système salarial ToCo, il a été créé une courbe des mécaniciens de locomotives, une systématique pour ce personnel qui assure une progression salariale plus rapide que celle prévue par ToCo. Lors des négociations finales, les représentants de la RPV et de BAU, qui ont aussi des membres conduisant des véhicules-moteurs, ont annoncé que ceux-ci devaient aussi bénéficier de la courbe salariale des mécaniciens de locomotives. Comme le temps manquait, il a été mentionné au procès-verbal de la CCT cette décision dite 25 : les parties s'engageaient à chercher ensemble des critères permettant d'intégrer d'autres groupes de collaborateurs et collaboratrices à la courbe des mécaniciens. Après la mise en vigueur de la CCT au 1er juillet 2011, les négociations avec les CFF ont commencé ; ceux-ci n'avaient manifestement aucune envie de se mettre d'accord avec le SEV sur des critères communs et ils ont refusé à plusieurs reprises toutes nos propositions. Le SEV a dû alors faire appel en juin 2013 au tribunal arbitral qui s'est réuni sous la présidence de Franz Steinegger. Il s'ensuivit de nombreuses séances et finalement les CFF ont reçu l'ordre de chercher des critères acceptables pour les deux parties. Une sentence arbitrale fut prononcée en 2015. Elle exigeait des deux parties jusqu'à fin 2015 un processus de partenariat pour permettre

de faire bénéficier plus de conducteurs de véhicules-moteurs de la courbe salariale des mécaniciens. Et elle établissait que les augmentations de la productivité et la compensation des règlementations particulières devaient jouer un rôle significatif. En 2017, Franz Steinegger proposa de régler la question lors des négociations sur la CCT, ce que les CFF saluaient mais que le SEV refusa catégoriquement. En 2018, dans une longue lettre, le président du Tribunal arbitral constatait que la sentence arbitrale de 2015 devait être appliquée dorénavant. Les parties devaient désigner environ 100 collaborateurs ou postes de travail qui pouvaient bénéficier de la courbe salariale des mécaniciens. Si elles ne parvenaient pas à se mettre d'accord, le Tribunal arbitral procéderait lui-même au choix. Dans ce cadre, les CFF ont signalé une petite concession sur laquelle le SEV pouvait entrer en matière. D'autant plus que ce ne sont pas 100 collaborateurs et collaboratrices qui en profitaient, comme prescrit par le Tribunal arbitral, mais environ 300 conducteurs et conductrices de véhicules-moteurs travaillant à I-IH. Le processus arbitral a ainsi pu être clos. Ce résultat ne peut pas être considéré comme résultant d'une négociation. Il s'agit d'un accord minimal dans le cadre prescrit de la mise en œuvre d'une sentence arbitrale.

Garantie 2011 : les collaborateurs et collaboratrices qui bénéficient d'une garantie de salaire depuis 2011 (ToCo) ont reçu une lettre des CFF. L'accord de l'année dernière déploiera ses effets pour la première fois en mai 2020 : ce sera la première moitié de la réduction du salaire, la deuxième moitié aura lieu le 1^{er} janvier 2022. Il est important de se souvenir que ces garanties de salaire sont une partie d'un accord lié à la durée de la CCT et que les CFF ne voulaient pas continuer à offrir. La fin de l'accord aurait signifié des réductions de salaire massives et immédiates pour toutes les personnes concernées. La solution convenue en 2018 pour ces 3'700 personnes n'est plus liée à l'échéance de la CCT mais elle est valable au-delà. Ces garanties ne peuvent donc plus constituer des moyens de pression dans les futures négociations, en particulier quand il s'agira du nouveau système salarial. Les garanties de salaire ToCo de 2011 sont maintenant accordées ad personam. Les garanties de moins de 5'000 francs ne sont pas touchées. C'est valable pour plus de 3'000 personnes. Pour environ 700 personnes il y a en revanche une réduction en deux étapes. La réduction ne peut pas dépasser 5% du salaire maximal du niveau d'exigences correspondant. Si quelqu'un a une garantie ToCo de 6'000 francs et qu'il est au niveau d'exigences A, il pourrait perdre jusqu'à 2'902 francs, soit 5% du maximum du niveau d'exigences A qui est actuellement à 58'037 francs. Dans les faits, la garantie ToCo ne sera réduite que de 1'000 francs et pas de 2'902 car la garantie ne peut pas tomber en-dessous de 5'000 francs précités. La réduction aura lieu en deux tranches de 500 francs. Attention : les chiffres mentionnés dans la lettre aux personnes concernées sont provisoires et se basent sur les salaires annuels au 1.5.2020. La Conférence CCT CFF / CFF Cargo a accepté cet accord avec une âpre discussion où avantages et inconvénients ont été mis en balance. Le SEV est à disposition de tous les membres qui sont concernés par une réduction des garanties ToCo. Il sera particulièrement attentif à ce que les accords intervenus soient respectés.

Festivités des 100 ans du SEV : ce sont environ 500 membres et invités, en présence de notre ministre des transports Simonetta Sommaruga et du président de l'Union syndicale suisse Pierre-Yves Maillard, qui ont fêté au Kursaal de Berne le 100^{ème} anniversaire du Syndicat du personnel des transports, le SEV. A l'ouverture, Giorgio Tuti a rappelé les événements qui ont marqué l'histoire du troisième plus grand syndicat suisse. Il y a 100 ans, le 30 novembre 1919, après la grève générale, les associations professionnelles des cheminots, qui existaient depuis quelques années déjà, se sont unies pour former la Fédération suisse des cheminots SEV. La lutte unitaire a permis des avancées sociales comme le statut des fonctionnaires en 1927, la réduction de la durée du travail et des améliorations notables des conditions salariales. Le syndicat SEV unifié est devenu un partenaire incontournable pour les entreprises de transport. Il y a 20 ans, la fin du statut des fonctionnaires a ouvert l'ère des conventions collectives de travail. Aujourd'hui il ne reste que quelques entreprises de transport concessionnaires avec lesquelles le SEV n'a pas encore conclu de CCT. Dans son allocution, le président de l'Union syndicale suisse (USS) Pierre-Yves Maillard a fait l'éloge de la force et de la fiabilité du

SEV au sein du mouvement syndical suisse. Pour marquer son centenaire, le SEV a mis sur roues un bus-exposition qui a fait le tour de la Suisse du 3 juin au 30 novembre et qui a été au centre des festivités de plus de 60 sections SEV.

L'apothéose de cette année de festivités a eu lieu samedi 30 novembre 2019, exactement 100 ans après la fondation du SEV. La cérémonie de clôture devait être placée sous le signe de l'avenir et c'est pourquoi c'est la Jeunesse SEV qui en était chargée. Ce sont bien 250 personnes qui se sont retrouvées au Bierhübeli, centre de la vie nocturne bernoise. L'ambiance était décontractée, ensemble on jeta un coup d'œil sur l'avenir de la mobilité mais aussi sur celui des syndicats. Une table ronde s'est penchée sur ce thème. La secrétaire syndicale dédiée à la jeunesse, Xenia Widmer, a animé la soirée avec Mélissa Farine de la Commission de jeunesse et c'était tout à fait dans le style de SEV Young. Le poète slameur Renato Kaiser a présenté une performance de classe et il a séduit le public, en français aussi. Le thème qu'il avait choisi était la représentation de la mobilité en 2040. C'était la dernière soirée du secrétaire syndical SEV Martin Allemann, en tant que président du comité d'organisation ; il a remercié celui-ci en long et en large et a laissé à l'assistance son credo : « Un syndicat sans membre ne peut rien faire. Prenez donc soin du SEV ! ». Pour conclure, Giorgio Tuti a remercié tous ceux qui se sont engagés pour ces festivités des 100 ans du SEV. Standing ovation !

80ème Congrès SEV 2019 : notre président du Congrès Danilo Tonina a ouvert le 80^{ème} Congrès SEV, une journée très chargée qui devait traiter de nombreuses propositions et papiers de travail. Son discours d'ouverture a été clair : « La numérisation ne doit pas déshumaniser. Nous devons aussi à l'avenir lutter pour nos salaires, pour des conditions de travail de qualité, pour la justice sociale et pour l'égalité hommes-femmes ».

Après les informations à caractère organisationnel et l'hommage aux morts, le président SEV Giorgio Tuti a chauffé l'ambiance en énumérant les défis actuels et futurs du syndicat. L'accord-cadre institutionnel avec l'UE occupe la Suisse depuis bientôt une année. Les syndicats luttent en particulier contre le projet d'atténuer la protection des salaires en Suisse car elle a fait ses preuves; ils ne veulent pas non plus que la Cour de justice européenne ait à trancher pour des litiges en relation avec les aides publiques lors de plaintes en relation avec des situations de concurrence. Si cet accord était accepté tel qu'il est maintenant, le SEV lancerait le referendum en collaboration avec l'USS.

Les salaires sont un autre thème central qui va occuper le SEV l'année prochaine. D'une part il y a l'égalité des salaires hommes-femmes qui n'est toujours pas réalisée malgré l'article de la Constitution et la loi. Giorgio voit d'autre part en Suisse un problème de pouvoir d'achat, déclenché par un renchérissement rampant et une évolution salariale insuffisante. S'y ajoute l'énorme charge des primes des caisses-maladie et des caisses de pension en constante augmentation. C'est pourquoi le SEV soutient l'initiative tendant à diminuer la charge des primes (10% du revenu du ménage pour les primes de caisse-maladie, s'est assez ».

La situation des rentes aussi est difficile, avant tout pour les caisses de pension dont les nouvelles rentes sont constamment revues à la baisse avec de la correction des taux de conversion. C'est pourquoi le SEV s'engage pour l'introduction d'une 13^{ème} rente mensuelle dans l'AVS, comme le prévoit le projet d'initiative de l'USS.

En Europe, la libéralisation a conduit à la dérégulation. Au lieu de collaborer, les entreprises de transport public sont mises en concurrence, ce qui renforce la pression sur les conditions de travail et d'engagement. On doit ajouter en Suisse la problématique des faux-indépendants et de la progression constante du travail temporaire comme le montre le cas des CFF. Après les élections, Vivian Bologna, responsable de la communication SEV, a commenté le rapport social 2019. Il a mis l'accent sur les

nombreuses actions de mobilisation des deux dernières années et en a présenté certaines en vidéo. Cette année aussi, des actions ont amené de la variété. C'est ainsi par exemple que les sous-fédérations ont remercié l'ensemble des professionnels du SEV pour leur travail de chaque jour et leur soutien.

Comme de coutume, les textes d'orientation SEV ont été révisés et adaptés si nécessaire, des résolutions ont été discutées et approuvées, les statuts et règlements ont été revus et les propositions ont été discutées.

Giorgio Tuti a pris congé des membres qui quittent la Commission de gestion SEV et a remercié les membres, les invités et les collaboratrices et collaborateurs en relevant tout particulièrement le travail très professionnel des organisatrices de ce Congrès.

Radio LISA : depuis plusieurs années, Lisa est en phase de tests aux CFF et depuis 2015 elle est même officiellement en service. Lisa vient de « Light and Integrated Shunting Accessory » (to shunt = manoeuvrer). Il s'agit d'un terminal mobile pour la communication numérique à la manoeuvre, il doit remplacer les appareils radio analogiques SE-160 en service jusqu'ici. Avec Lisa on peut aussi demander des itinéraires sans communication verbale. Lisa est (soi-disant) antichocs, étanche et utilisable aussi avec des gants. Toutefois, aujourd'hui encore, il se produit des coupures de liaison qui provoquent des irrégularités, des presque-accidents et des accidents. On ne doit qu'à la chance qu'il n'y ait pas eu jusqu'ici de blessés graves ou de morts. Ainsi, à cause d'une coupure de liaison, une prise en écharpe avec de gros dégâts s'est produite en gare de Buchs (SG) en octobre. La cause évidente a été que Lisa faisait un reset automatique. Dès lors la Cce RPV a décidé de demander aux responsables des CFF qu'ils disent clairement et publiquement STOP : « Nous exigeons que le travail avec la radio Lisa soit suspendu immédiatement jusqu'à ce qu'elle ne comporte plus de risques pour la sécurité ». L'exigence de la RPV est soutenue par TS, qui a aussi des agents de manoeuvre, et par la Direction SEV.

La Direction Cargo avait déjà décrété le 30 octobre 2017 une interdiction générale de la radio Lisa après un incident à Rümliang mais elle l'avait levée le 1^{er} février 2018. Le dernier incident montre bien que les problèmes subsistent ; il est dès lors inadmissible que le personnel doive continuer à travailler avec Lisa. Les coupures de liaison sont un fait prouvé. Les directives des responsables CFF de poursuivre en appliquant les prescriptions de circulation (PCT) lors de coupure reportent la responsabilité sur le seul chef de manoeuvre, respectivement le mécanicien de loc.

« S'il devait y avoir, ce qu'aucun de nous ne souhaite, un accident avec la radio Lisa avec des dégâts corporels, la Cce RPV dégage la responsabilité de tous les collègues qui doivent travailler avec cet appareil. La responsabilité est à 100% celle de la Direction », déclare la Cce dans son rapport de séance. Et elle met en garde tous les collaborateurs et collaboratrices concernés : « Collègues, soyez très prudents dans votre travail, il se pourrait que la radio tombe en panne. Vous qui travaillez quotidiennement avec cet appareil. L'entreprise le met à votre disposition en ayant conscience qu'il ne respecte pas les normes de sécurité ».

Divers grands journaux de boulevard ont repris cette thématique, voici un extrait : la série de pannes aux CFF n'est pas encore finie : après les portières ouvertes en pleine vitesse et les défauts du système anti-pincement, l'entreprise communique que LISA a des ratés. Le système de radio numérique a remplacé l'analogique en 2015. De nouveaux appareils devraient arriver en été.

Il y a des endroits où la liaison radio est instable et insuffisante dans certains champs de manoeuvre. En revanche il y a aussi des sites où la liaison radio est bonne. C'est pourquoi les CFF ont vérifié la

fiabilité des liaisons pour chaque domaine sur la base des signalements des collaborateurs, comme ils le déclarent dans un communiqué de vendredi. Diverses possibilités sont en évaluation actuellement et elles pourraient conduire à ce que dans certains sites on ne manœuvre provisoirement plus. De plus le démontage du réseau radio analogique est stoppé momentanément.

Et les CFF ont envisagé d'installer un poste téléphonique pour les annonces concernant la sécurité, en plus du canal existant. A moyen terme, la mise en service d'appareils d'un autre type sera examinée.

Stop aux réorganisations : les réorganisations constantes avec leurs effets dommageables sur l'exploitation doivent être stoppées. C'est la revendication principale du personnel CFF envers sa Direction. 100 collaboratrices et collaborateurs, membres SEV, ont remis symboliquement un sabot d'arrêt à la Direction du groupe. Sur un calicot, il était écrit : « Faites enfin votre travail – et laissez-nous faire le nôtre ! »

Les manifestants ont demandé concrètement une « pause de réflexion pour toutes les réorganisations », « qu'on se concentre sur la stabilisation de l'exploitation et sur le recrutement du personnel nécessaire » ainsi que « une communication ouverte, honnête de la Direction du groupe envers les collaboratrices et collaborateurs. Il faut tout d'abord écouter et prendre les interlocuteurs au sérieux ». C'est le texte d'une résolution que la conférence CCT du SEV a approuvée le 7 novembre. Elle a été remise par les manifestants au CEO Andreas Meyer. « C'est dommage que nous ne bâtissons jamais sur quelque chose que nous avons déjà. Nous cherchons toujours à réinventer la roue ». « Ce qui nous déçoit particulièrement, c'est qu'une réorganisation chasse l'autre et même qu'elle soit mise en œuvre avant que l'autre soit achevée ».

Les chiffres publiés de la dernière « enquête sur la motivation du personnel » le confirment : la Direction des CFF doit regagner la confiance de son personnel. Cette confiance dans les dirigeants a baissé continuellement depuis 2014, cette année elle a encore perdu un point, elle est à 46 (en 2014 c'étaient 52 points).

Nouvelle ministre des transports : le nouveau ton auquel la Direction CFF s'est vue confrontée pourrait aussi se faire sentir dans les autres ex-régies fédérales : La Poste, Swisscom et aussi la SSR, même si cette dernière, société autonome, n'appartient formellement pas à la Confédération. Avec le passage du témoin de Doris Leuthard à Simonetta Sommaruga, de nouveaux jalons sont posés. Cela déclenche des sentiments mitigés : les amis de la route tremblent, les défenseurs de l'environnement jubilent et les producteurs d'énergie espèrent des corrections. Dans les régies publiques en revanche, la plupart sont d'accord et parlent d'une « chance » ou même – depuis l'annonce du retrait d'Andreas Meyer – d'une « double chance ». Il y a trop de choses qui sont allées de travers ces dernières années. Sommaruga a en tout cas la volonté de corriger le cours des choses. Elle insiste : « Les CFF ne doivent pas tout faire mais faire correctement l'essentiel. La population veut des trains sûrs et fiables. Les CFF doivent se focaliser à nouveau sur leur cœur de métier et sur le service public ». Les entreprises devraient réfléchir davantage à leurs tâches fondamentales, à l'essentiel, à leurs valeurs de base.

Bons de la REKA : le Comité SEV a décidé de distribuer le solde des bons REKA résultant de la vente de l'hôtel Brenscino : une partie va à l'assortiment des prestations et l'autre partie est remise aux sous-fédérations. Chaque membre a droit à deux bons au maximum par année.

10. Communications CFF

Groupe

Le résultat du groupe s'est amélioré de 42,5% en comparaison avec l'année précédente, il a atteint 568 millions de francs. Cargo CFF SA, après un gros déficit en 2017, a réalisé un bénéfice de 12,9 millions de francs. La situation reste toutefois tendue car l'entreprise ne touchera plus de subventions dès 2019.

Andreas Meyer a annoncé sa démission. Il a été nommé CEO des CFF en janvier 2007, avec la responsabilité de 33'000 collaboratrices et collaborateurs. Sous sa direction, les CFF ont pu augmenter leur offre. Le nouveau positionnement de CFF Cargo, qui est sorti des chiffres rouges, et de CFF Immobilier, devenu un pilier porteur des CFF, sont les jalons qui marquent son époque. La grève des Ateliers industriels de Bellinzona en 2008, la mise en service fortement retardée du nouveau train Duplex TGL et dernièrement les questions sur la sécurité, en particulier après l'accident mortel d'un assistant clientèle, ont été des moments difficiles. Le nouveau patron des CFF est le Fribourgeois de 57 ans Vincent Ducrot ; jusqu'en avril 2020 il dirige des Transports publics fribourgeois TPF. Ducrot est un grand connaisseur des transports publics en Suisse. Il a déjà travaillé de 1993 à 2011 aux CFF, les 10 dernières années comme responsable Grandes lignes. Il dispose d'un excellent réseau dans la branche des transports publics, dans la politique et avec les partenaires sociaux.

Ce sont 72% des collaboratrices et collaborateurs qui ont participé cette année à l'enquête sur la motivation du personnel (en augmentation de 2%). Les résultats montrent dans l'ensemble une image stable. La satisfaction du personnel est à 66 points, comme en 2018. L'engagement personnel (82 points, sans changement), le plaisir au travail (76 points, + 1) et la contribution à l'atteinte des objectifs du groupe (78 points, sans changement) atteignent un niveau élevé. Les supérieurs directs font un bon résultat : la confiance qu'ils inspirent a légèrement augmenté (79 points, + 1). Leurs collaborateurs attestent qu'ils sont correctement traités par leur supérieur (83 points, + 1) et que ceux-ci communiquent ouvertement et loyalement (80 points, + 1).

La confiance envers la Direction du groupe reste basse (46 points, moins 1). Le domaine du changement reçoit aussi des valeurs critiques : leur intelligibilité est descendue à 56 points (moins 2) et la déclaration « Je m'en sors bien avec les changements aux CFF » atteint 61 points (moins 1). L'énergie organisationnelle monte d'un point à 64. Elle se compose de l'énergie productive (67 points, + 2), de l'inertie de résignation (33 points, moins 1), de l'énergie de confort (66, sans changement) ainsi que de l'énergie corrosive (44 points, sans changement).

Cargo

Le processus de la deuxième phase de réexamen des points de desserte faiblement fréquentés a été lancé en février 2019. Auparavant CFF Cargo SA avait informé le monde politique et les autorités des cantons concernés. La vente a eu des entretiens avec les clients et cherché avec eux des alternatives à la desserte quotidienne fixe. Ces solutions devaient être mises en application au changement d'horaire 2019/2020. Cargo regroupe presque toutes les étapes des réexamens prévus. Ils abrègent ainsi le processus et donnent de la sécurité et de la stabilité aux clients et au marché. L'année dernière, dans une première phase, 35 points de desserte de l'Oberland bernois et du Jura ont été examinés. Avec les solutions trouvées, env. 80% des marchandises restent sur le rail. 90% des wagons sont actuellement transportés sur la moitié des 344 points de desserte. 59 de ces points vont être fermés, on a parfois pu convenir de solutions de trains complets ou de report des transports sur d'autres points de desserte.

L'externalisation de CFF Cargo du groupe CFF a eu lieu par étapes en 2019. Depuis le début de l'année, c'est une société indépendante au sein du groupe. C'est la création de la société anonyme de droit privé CFF Cargo SA en 1999 qui a rendu la transformation possible.

Au 1^{er} avril, les boyaux de frein rigides de 129 locs sur 305 ont été remplacés par un modèle qui se plie plus facilement. Pour les wagons marchandises, l'échange a été fait pour 127 sur 1'240. Pour le matériel roulant restant, ce sont déjà les boyaux souples qui ont été montés d'origine. Selon la planification actuelle, toutes les locs seront traitées jusqu'à fin 2019 et tous les wagons jusqu'à fin 2020.

Les tâches actuelles des ORS, la planification RCP et la répartition y compris celle des RCP doivent être regroupées dans la surface et migrées dans les sites des teams. Le projet porte le nom de TRAFit.

Swiss Combi SA est la nouvelle partenaire de CFF Cargo, elle est constituée par les prestataires de logistique Planzer Holding SA (40%), Camion Transport SA (40%), Bertschi SA (10%) et Galliker Holding SA (10%). Swiss Combi SA prendra 35% des actions de CFF Cargo SA qui restera actionnaire majoritaire avec 65% des actions. Et c'est bien ainsi car peu après les quatre entreprises ont donné une interview. « Swiss Combi SA veut améliorer la capacité concurrentielle et la rentabilité de CFF Cargo et apporter ainsi une contribution substantielle à une répartition durable et climatiquement soutenable entre le rail et la route dans le transport des marchandises en Suisse. En même temps, la capacité concurrentielle du rail doit être renforcée dans la chaîne logistique des clients. Avec son know-how, Swiss Combi veut rendre CFF Cargo plus efficace et plus svelte et mieux l'orienter sur les besoins du marché. « Nous devons rester prudents, en particulier dans les négociations CCT, nous ne voulons pas pousser à la mort d'une grande entreprise publique ».

Nicolas Perrin a décidé de remettre son mandat à l'Assemblée générale du printemps 2020. Il a travaillé 32 ans aux CFF et 12 ans comme CEO de CFF Cargo. Il rejoindra le Conseil d'administration et veillera à la stabilité et à la continuité dans le développement de CFF Cargo. Désirée Baer reprendra la direction de CFF Cargo SA au 1^{er} mars 2020.

Jürgen Mues quitte CFF Cargo après plus de 13 ans. Début 2018, il avait repris la Direction de la production. C'est Isabelle Betschart qui est la nouvelle Directrice de la production de CFF Cargo depuis le 1^{er} juillet 2019. Ces nombreux changements à la tête de la production posent des questions : après Ruedi Büechli il y a eu Urs Gähwiler puis Jon Bisaz, Jürgen Mues et maintenant Isabelle Betschart et tout cela en l'espace de 5 ans.

Voyageurs

Avec le projet WEP (développement du trafic voyageurs, lancé le 1^{er} avril 2019, l'organisation évolue de manière chaotique. Il y a des changements dans la structure de direction : la manœuvre est maintenant avec la conduite des trains (ZF) et le nettoyage des voitures avec le personnel des trains. La mise en commun RCP / mécaniciens de locs ne fonctionne que sur l'organigramme. En pratique, les collaborateurs RCP sont trop peu soutenus, les prestations et la qualité en souffrent. On ne peut pas lire la répartition des tours et les programmes sur la tablette. Pour parvenir à faire fonctionner l'exploitation, on appâte les collaborateurs avec une prime de CHF 80.00 s'ils viennent travailler sur un jour de congé. L'indemnité pour travaux salissants est maintenue pour les collaborateurs et collaboratrices Clean.

A fin décembre, le SEV a visité les collaborateurs de la manœuvre Voyageurs à Genève (un lieu représentatif de beaucoup d'autres) qui est en sous-effectif chronique depuis beaucoup trop longtemps. L'exécution de tâches importantes pour la qualité de l'offre est rendue impossible et la santé des collaborateurs ainsi que la sécurité sont en danger. Les défaillances de la radio LISA et du programme de planification SOPRE constituent des problèmes supplémentaires. Le manque de personnel résulte de prévisions trop basses sur les effectifs nécessaires parce que les CFF veulent économiser à

tous les niveaux. Le démantèlement des réserves qui sont considérées comme improductives vient s'ajouter à tout cela. Les collaborateurs de la manœuvre font toujours plus d'heures supplémentaires qu'ils ne peuvent pas récupérer, beaucoup sont épuisés, leur santé et la sécurité sont en danger. Un jour ou l'autre, sous cette pression permanente, le corps ne tient plus le coup et le taux d'absence augmente. Les absences pour maladie et les démissions réduisent encore l'effectif et la pression augmente pour ceux qui restent, un véritable cercle vicieux. On craint que l'état d'urgence devienne progressivement la nouvelle normalité. Ce ne sont pas seulement les conditions de travail qui se détériorent, ce sont aussi les prestations et l'image des CFF. Les économies engagées par une unité d'affaires pour respecter son budget peuvent être très coûteuses pour l'entreprise. En avril déjà, le SEV est intervenu auprès des responsables et ceux-ci ont annoncé des mesures qui devaient détendre la situation. Les CFF vont maintenant devoir prouver qu'ils entreprennent vraiment tout ce qu'ils peuvent pour retrouver un état normal.

11. Conclusion

Chères et chers collègues

Pour conclure, j'aimerais remercier très sincèrement tous ceux qui se sont engagés à nos côtés et en particulier la Commission centrale et les membres du Comité central pour leur collaboration et leur soutien tout au long de l'année.

Je n'oublie pas tous les comités des sections qui, le plus souvent sans bruit, font leur travail pour nous les gens de la manœuvre. Un grand et cordial MERCI.

J'exprime aussi, au nom de la sous-fédération RPV, de sincères remerciements au SEV, à la Direction syndicale, aux secrétaires syndicales et syndicaux et à tous les collaborateurs et collaboratrices de la centrale qui font de leur mieux pour nos membres et pour tous les salariés.

Au nom de la Commission centrale RPV

Pour le rapport annuel :
Le vice-président RPV
Danilo Tonina