Rangierpersonal
Personnel de la manœuvre
Personale di manovra

SOUS-FÉDÉRATION

PERSONNEL DE LA MANOEUVRE

RAPPORT ANNUEL

2022

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 2022 est terminée et elle a été de nouveau très spéciale. Tout d'abord au début de l'année, le président SEV Giorgio Tuti a annoncé son départ à la retraite. Ensuite nous avons reçu une bonne nouvelle concernant les mesures liées au coronavirus, qui ont été levées en début d'année. La recherche d'une personne pour succéder à Giorgio Tuti a été intensive. Durant toutes ces années au comité SEV je n'ai jamais eu une tâche aussi exigeante que celle-ci. Avec tout ce qui s'est passé jusqu'à l'élection de Matthias Hartwich on aurait pu écrire un livre. Tous nos remerciements sont adressés à Giorgio pour son engagement et son travail au SEV. Il a fait du SEV ce qu'il est actuellement. On a pu voir lors du congrès combien il était apprécié. On a pris congé de lui par une standing ovation après de nombreux discours d'adieu et de remerciements.

Aux CFF il est presque déjà de tradition d'appliquer des mesures d'économie sur le dos du personnel. C'est malheureusement une de leurs bonnes vielles habitudes. Cependant cette fois ils ont voulu supprimer certaines choses contenues dans la CCT. Lors de la conférence des présidents à Brenscino, la RPV a fait preuve de créativité en préparant des vidéos, des photos et des messages écrits à l'attention des CFF, au sujet des mesures d'économie. Dieu merci pour finir nous avons pu obtenir un résultat qui a pu satisfaire tout le monde. Les négociations salariales furent un autre thème important car pour la première fois depuis plusieurs années il y a eu de nouveau une hausse réelle des salaires, ainsi qu'une prime graduelle grâce à laquelle les petits revenus ont reçu un peu plus. Il y a finalement eu également pour le personnel des locs B100 Cargo un niveau d'exigences plus élevé pour les personnes au bénéfice du niveau 3: visite opérationnelle du train, télécommande par radio et examinateur des chargements des wagons (PWL). La prime PWL de CHF 1500 est également garantie. Beaucoup ne savaient pas que ce résultat n'était pas gagné d'avance mais qu'il a été le résultat de longues négociations. Le fait que les B100 ont dû renoncer à la retraite anticipée de Valida et qu'ils ont été intégrés à Priora était une couleuvre qu'il a fallu avaler. Mais laisser tomber un tel succès à cause de cela aurait été un affront pour tous les jeunes employés.

2022 fut une année marquée par les accidents, dont le paroxysme a été un accident mortel. Un collègue a perdu une jambe durant la manoeuvre. La sécurité sera toujours un thème important lors des AD, CC et conférences des présidents.

Pour la CoPe surface chez P et Cargo il y a eu des élections complémentaires. Chez Cargo, 3 collègues de la RPV ont été élus. A la division P, personne ne s'est annoncé pour les postes vacants.

La conférence des présidents a de nouveau eu lieu à Brissago après plusieurs années. Le séjour a pu être financé grâce aux bons REKA. C'est devenu beaucoup plus cher que lorsque le SEV était propriétaire. Malgré tout, la conférence fut réussie et il y a eu beaucoup d'inputs des collègues. On a entre autres décidé de ne plus organiser la journée de la manoeuvre au vu du manque de participants. Armando Zgraggen a été invité pour avoir une vision de la RPV. Il est membre de la section RPV Zentralschweiz et le but est qu'il en reprenne la présidence car actuellement elle est aux mains de deux pensionnés.

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 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 et le SEV.

PC / RPV

Danilo Tonina

2. Commission centrale et comité central

Durant l'année 2022, les responsables de la sous-fédération RPV étaient composés comme suit:

Commission centrale:

Président central:
Danilo Tonina, Schaffhausen
Vice-président:
Fabbio Winiger, Buch SH
Caissier central:
Heinz Schneider, Werdenberg
Secrétaire central:
Christian Eichenberger, Bülach

Comité central:

CG SEV	Richard Schlegel, Trübbach
Représentant Suisse Romande	Frédéric Monnier, Lausanne
Représentant Tessin	Yuri De Biasi, Novazzano
Président de la journée de manoeuvre Est	Christian Eichenberger, Bülach

Commission de gestion:

Membre CG:	Fritz Zimmermann, Adligenswil
Membre CG:	Roger Amsler, Staffelbach
Membre CG:	Peter Zürcher, Weinfelden
Membre CG:	Daniel Purtschert, Littau

Comité SEV:	Danilo Tonina, Schaffhausen Christian Eichenberger, Bülach
Suppléant:	Daniel Purtschert, Littau
Migration:	Yuri De Biasi, Novazzano
Représentante des femmes:	Giuditta Purtschert, Littau jusqu'au 05.2022

Commission centrale

Pendant l'exercice 2022, la commission centrale (CoCentr) s'est réunie en séance 5 fois à Buchs SG, 1 fois à Schaffhouse et 4 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 2022.

Evolution de l'effectif des membres

L'évolution en chiffres:

Au 31 décembre 2021 la RPV comptait 1230 membres.
Au 31 décembre 2022 la RPV comptait 1215 membres.

La SF a recruté 77 nouveaux membres.

Décès

Les collègues suivants nous ont quittés pour toujours en 2022:

Prénom, Nom:	Section:	Année de naissance:
Ahmet Akarsel	Basel	1962
Markus Acklin	Zentralschweiz	1962
Anselmo Blatter	Brig	1959
Patrick Bäni	Zentralschweiz	1973

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

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

Journée de la manoeuvre: La journée de la manoeuvre a été annulée pour cause de manque de participants.

Journée Clean: La journée Clean a été annulée par le secrétariat central.

4. Séance du comité central

La séance du comité central des 24 et 25 mars 2022 a été annulée à cause de la situation incertaine de la pandémie de coronavirus.

5. Assemblée des délégués

Le président Danilo Tonina (DT) salue les participants à la 125e assemblée des délégués et explique les règles pendant la séance. Il salue tout particulièrement Patrick Rouvinez et Pietro Gianolli assurant les traductions en français et en italien. C'est la 125ème assemblée des délégués mais nous avons fêté il y a 5 ans les 120 ans sur le Lac des Quatre-Cantons, en prétextant qu'il était temps et qu'il y a 5 ans, beaucoup étaient encore en service. Car entretemps beaucoup sont partis à la retraite et quelques uns, comme Markus Engetschwiler ou Hampi Eggenberger, pour ne citer que quelques exemples, nous ont quittés pour toujours.

Recrutement
Entre janvier et avril 2022 il a été possible de recruter 24 nouveaux membres. La Coop Protection juridique privée, Valida, les FVP et la CCT sont de bons arguments de recrutement. D'autres infos à ce sujet se trouvent sur le site internet (D/F/I) sev-online. Depuis plusieurs années, l'effectif des membres SEV est en baisse. 68 % de nos membres ont plus de 50 ans. L'objectif du SEV est de recruter 2000 nouveaux membres pour l'année 2022. Le responsable du recrutement de la RPV est Fabbio Winiger. Stratégie: Pour les top recruteurs, à partir de 3 nouveaux membres recrutés il y a une prime supplémentaire et dès 8 nouveaux membres, les recruteurs sont invités à un événement SEV spécial. Les sous-fédérations, les sections et les secrétaires syndicaux travaillent en étroite collaboration. Mesures possibles: présence dans les locaux de pause, remise à niveau - formation sur le recrutement, recrutement des membres partout où cela est possible. Les actions de recrutement se font en Suisse allemande en juin 2022 et en Suisse romande du 12 au 23 septembre 2022. Objectif de la SF RPV pour le recrutement des membres en 2022: 62 nouveaux membres et plus, taux d'organisation de 82%. Le personnel temporaire peut aussi être recruté (un délai de résiliation flexible serait avantageux). En tant qu'ambassadeur pour la Suisse romande: Qamil Lutfiu se propose, et pour le Tessin: Antonio Portaro. Sandra Ritz a pu répondre aux questions posées à la satisfaction de tous.

Affaires syndicales
Mesures d'économie inacceptables sur le dos du personnel CFF. «Après plus de deux années de pandémie les CFF ont envoyé un signal particulièrement négatif au personnel qui a travaillé d'arrache-pied durant toute la crise sanitaire, afin de garantir le service public. Les mesures présentées sont inacceptables, en particulier pour les plus de 50 ans. Si ces personnes ne peuvent plus travailler pour des raisons de santé, elles ont droit actuellement à des prestations d'invalidité professionnelle jusqu'à leur retraite, pour autant qu'elles travaillent depuis au moins 10 ans aux CFF. Cette protection est primordiale car dans une branche avec des professions de monopole, il est difficile de se réinsérer en cas d'incapacité de travail. La direction des CFF veut purement et simplement supprimer l'invalidité professionnelle et amène ainsi les employés les plus faibles dans une situation précaire. Ceci est d'autant plus grave puisque les CFF jouent un rôle d'entreprise modèle dans ce domaine.» De plus la direction des CFF veut économiser au niveau des cotisations risque à la caisse de pensions. Actuellement l'entreprise paie les trois-quarts de ces cotisations et le dernier quart incombe au personnel. La direction demande maintenant une participation paritaire, ce qui augmenterait la part du personnel d'environ 0,4% du salaire brut. De plus la direction veut augmenter la contribution du personnel aux frais de maladie. «La direction des CFF considère qu'il est légitime de diminuer le pouvoir d'achat des collaboratrices et collaborateurs bien que le coût de la vie ne cesse d'augmenter. Le CEO Vincent Ducrot a parlé dans une vidéo s'adressant au personnel de conditions trop généreuses. Le chef du personnel Markus Jordi a expliqué aux partenaires sociaux qu'il était conscient que les mesures d'économie allaient se répercuter sur le portemonnaie des employé.e.s. Et à peine deux mois se sont écoulés depuis que les CFF ont présenté le résultat 2021 et qu'ils ont mentionné l'importance d'avoir un personnel qui constitue une ressource inestimable dans leur stratégie 2030. Cette morale équivoque n'est pas bien acceptée par le personnel et une résolution a été préparée par l'AD concernant les mesures d'économie annoncées par les CFF. Ceci afin de faire connaître le

mécontentement du personnel de la manoeuvre au nom de la SF RPV, à l'attention de la direction des CFF.

6. Conférence des présidents

Je suis comme je suis. Peut-être pas parfait mais sincère et authentique. Par ces paroles, notre PC Danilo Tonina a ouvert la conférence des présidents de cette année. Il a salué les membres CoCentr, les membres du comité central, ainsi que les présidents de section ou leurs représentants. Il a adressé un salut tout particulier à Armando Zgraggen, de la section Zentralschweiz, et aux traducteurs Patrick Rouvinez et Pietro Gianolli. Il les a remerciés pour la tâche complexe de traduction simultanée.

Cargo:
Résultat semestriel des CFF: Déficit CFF de - 142 millions; donc les économies restent de mise. La situation financière va continuer à se corser, aussi au vu de la hausse des coûts énergétiques, des prix à la consommation dus à l'inflation et des taux d'intérêt. L'objectif d'économiser 6 milliards de francs jusqu'en 2030 doit continuer d'être appliqué. Déficit Cargo - 34 millions; les raisons chez Cargo sont le recul des prestations de transport, un cours de l'Euro encore plus bas, et le déficit structurel du trafic par wagons complets. Les CFF veulent "pour plus de marchandises, plus de rail". La solution se nomme Suisse Cargo Logistics: CFF Cargo et le trafic par wagons isolés sont au coeur du concept. Il s'agit d'une reconnaissance que le fret ferroviaire et avant tout aussi le trafic par wagons complets ont de l'avenir et qu'il resteront partie intégrante du chemin de fer intégré. Changements au RH des CFF: Barbara Burri et Monique Saurer vont reprendre dès le 1er janvier 23 la direction RH de CFF Cargo en co-responsabilité. Elles remplacent Eveline Mürner qui deviendra dès avril 23 la médiatrice des CFF. Profils professionnels Cargo: Nouveau: les B100 sont dès 2023 des mécaniciens de locs. Au niveau 3 les B100 reçoivent un niveau d'exigences supplémentaire s'ils remplissent toutes les conditions.

Elections:
Délégués CCT CFF
Les collègues Rolf von Däniken (section Basel) et Navit Sutter (section Zürich) sont élus en tant que délégués à la conférence CCT (CFF).

Délégués CCT Cargo:
Simon Müller (Winterthur Schaffhausen) et Erich Glanzmann (Section Basel) sont élus à l'unanimité en tant que délégués à la conférence CCT Cargo.

Recrutement:
Campagne de recrutement Ouest et Sud:
Les ambassadeurs Qamil Lutfiu (Ouest) et Massimiliano Carrapa (Sud) ont tourné une vidéo, les flyers ont été établis, et la campagne de recrutement a débuté. L'envoi a été effectué après les vacances d'été aux ambassadeurs et aux secrétariats régionaux de Lausanne et Bellinzone.
Des actions de recrutement ont été menées à Chiasso et à Lausanne Triage avec distribution de hot dogs. Un cours de recrutement est prévu le 22 mai 2023. Argument de recrutement possibles: la protection juridique de Coop a une valeur d'environ Fr. 500.- (pour les membres SEV Fr. 88.80 par année).

Actuellement la cotisation SEV se compose comme suit: Cotisation de base SEV 30.40 Fr. / SF RPV 3.- Fr. / sections 4 - 10 Fr. (protection juridique privée en 2022 6.50 Fr. / dès 2023 7.40 Fr.) par mois.

Travail de groupe (comment éviter une éventuelle augmentation de la cotisation de membre?)

Les propositions étaient: cotisation de section abaissée d'1 fr.et en contrepartie, augmenter d'1 fr. la cotisation de la sous-fédération = pas d'augmentation pour le membre; fusion avec la sous-fédération TS; conférence des présidents seulement 1 jour et demi au lieu des 2 jours et demi actuels; assemblée des délégués avec plus qu'un seul délégué par section; nuitées payées par les sections pour leurs participants au lieu de la sous-fédération; mener les séances virtuellement; les sections avec une grande fortune en donnent une partie à la sous-fédération; plus qu'un seul caissier pour toute la RPV au lieu d'un caissier par section; anciens membres RPV reviennent de la PV dans la RPV; salles de séance meilleur marché.

Procédure de la sous-fédération:
- Les cotisations des membres resteront inchangées jusqu'à ce que la fortune descende en-dessous de Fr. 70'000.
- Adaptations dans le budget de la SF RPV
- Recrutement des membres = plus de membres = plus de cotisations

Pour l'instant on ne parle pas d'augmentation. La SF RPV informera les sections en temps voulu, si nécessaire.

7. Migration

Edgar Rojas, de la section Zürich, a été élu par l'assemblée des délégués (AD) dans la commission de migration.

Commission des femmes

On a pris congé de Giuditta Purtschert lors de l'AD, car elle a démissionné de la commission des femmes. On a maintenant demandé aux sections de parler aux femmes dans leurs rangs afin que quelqu'un reprenne ce mandat.

8. Communications SEV

Congrès 2022 / Nouveau président SEV:
Le président SEV se retire de son mandat au congrès SEV d'octobre 2022. «Notre syndicat est très stable. C'est le bon moment pour un changement de présidence», déclare Giorgio Tuti. Après le départ

du vice-président Manuel Avallone en septembre 2019 et de la vice-présidente Barbara Spalinger à fin décembre 2021, le congrès 2022 marque la fin de l'ère Tuti. Une commission électorale a été mise sur pied pour organiser sa succession. «Le SEV se trouve dans une situation solide et stable. Nous avons conclu pour nos membres des conventions collectives de travail de bonne qualité. Dans le domaine de la politique des transports nous avons obtenu de jolis succès ces dernières années, et nous avons une ligne claire en politique sociale. Nous proposons à nos membres des prestations individuelles de haut niveau. Et nous nous sommes modernisés à l'interne sans porter atteinte à la démocratie qui a fait ses preuves depuis plus de 100 ans parmi notre base. C'est donc le bon moment pour que je laisse ma place à quelqu'un d'autre!» a déclaré Giorgio Tuti. Suite au décès inattendu de Pierre-Alain Gentil en 2008 il a dirigé le syndicat de manière intérimaire puis lors du congrès 2009 son mandat a été confirmé. Le congrès SEV du 27 octobre 2022 à Berne a élu par une grande majorité Matthias Hartwich à la présidence. A 55 ans il succède ainsi à Giorgio Tuti qui a mené la barre du SEV durant 14 années. Matthias Hartwich a convaincu par son solide bagage syndical. Il prendra la présidence du SEV des mains de Giorgio Tuti au 1er février 2023. Les autres membres de la direction syndicale – le vice-président Christian Fankhauser, la vice-présidente Valérie Solano et l'administrateur des finances Aroldo Cambi – ont aussi été confirmés dans leurs mandats par une large majorité. Le président sur le départ Giorgio Tuti a été largement honoré durant le congrès qui a pris congé de lui.

Trafic par wagons isolés:
Le Syndicat du personnel des transports SEV salue l'acceptation claire du Conseil fédéral de poursuivre le trafic par wagons isolés (TWI) qui figure dans le rapport publié ce jour «Orientation future du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire». «Mais il est également clair qu'un rail autonome sur le plan des coûts ne puisse pas atteindre le transfert du trafic nécessaire pour atteindre les objectifs de protection climatique et qu'il ne puisse pas non plus répondre aux besoins de l'économie dans les régions», déclare Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. Le rapport précise que «les risques et désavantages économiques d'une suspension de l'offre TWI par CFF Cargo sont plus importants que les chances, surtout au niveau de la politique des finances, en cas de transfert du trafic marchandises sur la route». Et il fait la liste des répercussions négatives: environ 600'000 camions supplémentaires par année causeront des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre et surchargeront nos infrastructures routières. S'ajouteraient les «coûts de transformation» pour CFF Cargo pour les suppressions de personnel et les amortissements ainsi que pour les expéditeurs pour modifier les chaînes logistiques existantes et l'amortissement des véhicules, des voies de raccordement et des installations de transbordement. Pour l'orientation future du TWI et de manière générale du trafic marchandises intérieur par rail, le Conseil fédéral veut mettre d'ici à fin septembre un projet en consultation. Les concepts esquissés dans le rapport vont être examinés de près par le SEV. «Cependant pour nous il est bien clair que le fait de vouloir garder un auto-financement dans le domaine du transport des marchandises n'est pas crédible. Car les expériences du passé ont prouvé qu'avec un chemin de fer auto-financé, il n'est pas possible de procéder en suffisance au transfert du trafic et de répondre aux besoins des expéditeurs dans les régions», explique Daniela Lehmann. Mais il faudra encore du temps jusqu'à ce que les nouvelles conditions-cadre pour le TWI soient définies et appliquées. «Jusque-là il est important que chaque nouveau démantèlement du réseau TWI soit empêché, car cela amène une perte de trafic durable pour le rail, comme cela est demandé par le DETEC», souligne Daniela Lehmann. «Et il faut que les voies de raccordement et les installations de transbordement subsistent et continuent d'être utilisées et mises en avant.»

Mesures d'économie:
La direction CFF a présenté vendredi 29 avril aux partenaires sociaux des mesures visant à faire des économies sur le dos du personnel CFF et CFF Cargo. La direction CFF veut diminuer le pouvoir d'achat des collaboratrices et collaborateurs et réduire la protection des plus de 50 ans. Ainsi c'est le personnel qui doit payer pour les erreurs de management commises par le passé et pour les répercussions de la

crise Covid bien qu'il ait toujours été au front. Pour la communauté de négociations (CN) des quatre organisations de personnel aux CFF (SEV, VSLF, Transfair et ACTP) les mesures d'économie annoncées sont inacceptables. Valérie Solano, vice-présidente du Syndicat du personnel des transports SEV et responsable de la CN ne mâche pas ses mots: «Après plus de deux années de pandémie les CFF ont envoyé un signal particulièrement négatif au personnel qui a travaillé d'arrache-pied durant toute la crise sanitaire, afin de garantir le service public. Les mesures présentées sont inacceptables, en particulier pour les plus de 50 ans. Si ces personnes ne peuvent plus travailler pour des raisons de santé, elles ont droit actuellement à des prestations d'invalidité professionnelle jusqu'à leur retraite, pour autant qu'elles travaillent depuis au moins 10 ans aux CFF. Cette protection est primordiale car dans une branche avec des professions de monopole, il est difficile de se réinsérer en cas d'incapacité de travail. La direction des CFF veut purement et simplement supprimer l'invalidité professionnelle et amène ainsi les employés les plus faibles dans une situation précaire. Ceci est d'autant plus grave puisque les CFF jouent un rôle d'entreprise modèle dans ce domaine.» De plus la direction des CFF veut économiser au niveau des cotisations risque à la caisse de pensions. Actuellement l'entreprise paie les trois-quarts de ces cotisations et le dernier quart incombe au personnel. La direction demande maintenant une participation paritaire, ce qui augmenterait la part du personnel d'environ 0,4% du salaire brut. De plus la direction veut augmenter la contribution du personnel aux frais de maladie. «La direction des CFF considère qu'il est légitime de diminuer le pouvoir d'achat des collaboratrices et collaborateurs bien que le coût de la vie ne cesse d'augmenter. Le CEO Vincent Ducrot a parlé dans une vidéo s'adressant au personnel de conditions trop généreuses. Le chef du personnel Markus Jordi a expliqué aux partenaires sociaux qu'il était conscient que les mesures d'économie allaient se répercuter sur le portemonnaie des employé.e.s. Et à peine deux mois se sont écoulés depuis que les CFF ont présenté le résultat 2021 et qu'ils ont mentionné l'importance d'avoir un personnel qui constitue une ressource inestimable dans leur stratégie 2030. Cette double morale n'est pas bien perçue par le personnel» affirme Valérie Solano.

Augmentation de salaire aux CFF:
Le Syndicat du personnel des transports SEV exige des CFF une augmentation réelle des salaires. Ceci a été décidé par les délégués du personnel organisé au SEV mardi lors de leur assemblée. Pour la vice-présidente du SEV Valérie Solano, il ne s'agit pas seulement d'adapter les salaires sur la base du renchérissement mais de rendre également les professions plus attrayantes grâce à des salaires plus élevés. Ceci est d'autant plus important si les CFF vont devoir mettre une grande partie de leurs postes au concours avec un taux d'occupation de 60% et plus. Lors d'un rendez-vous avec la presse à la gare de Berne le 8 septembre 2022, les représentant.e.s e divers groupes professionnels des CFF ont exposé les motifs des revendications. Pour le personnel des trains, «le renchérissement a de grandes répercussions. Nous devons nous rendre au travail en voiture car nous sommes responsables des premiers et derniers trains. Nous n'avons ainsi pas la possibilité de faire les trajets en transports publics», souligne Jordi D'Alessandro, vice-président de la sous-fédération du personnel des trains. «Une augmentation de salaire est plus que nécessaire. Depuis des années nous observons que des employés dans le privé ont des salaires égaux, voire supérieurs pour des postes avec moins de responsabilités et des horaires réguliers. Les CFF doivent montrer l'exemple au niveau des conditions d'engagement. La compensation du renchérissement fait partie de cela!»

Accord sur la ronde salariale:
Comme cela est prévu dans la CCT CFF, les CFF et les partenaires sociaux SEV, Transfair, VSLF et ACTP ont négocié sur les mesures salariales pour l'année 2023 pour le personnel soumis à la CCT CFF et CFF Cargo. Les parties se sont mises d'accord pour un engagement de la part des CFF de 3.3% de la masse salariale pour les mesures salariales. La situation économique générale se ressent dans le portemonnaie des employé.e.s CFF. Simultanément la pression des économies pèse sur les CFF au vu de la situation financière tendue. Comme cela a été annoncé à la conférence de presse sur le résultat semestriel, les CFF affichent un résultat semestriel de 142 millions de déficit. Afin de garantir un financement durable jusqu'en 2030, les CFF doivent économiser 6 milliards de francs. Les négociations

furent ainsi intensives et ardues. Grâce à des concessions faites des deux côtés, à fin novembre il a été possible d'aplanir les dernières différences. Markus Jordi, responsable Human Resources aux CFF, s'est montré satisfait du résultat obtenu: «Au vu de la hausse du coût de la vie nous voulons soutenir financièrement nos collaboratrices et collaborateurs dans la mesure du possible pour l'entreprise. Je me réjouis d'avoir trouvé avec les partenaires sociaux une bonne solution.» Valérie Solano, responsable de la communauté de négociations, s'exprime aussi favorablement: «La communauté de négociations trouve que cet accord est bon, aussi bien pour les bas salaires que pour les cadres. Pour nous la priorité était d'avoir des augmentations durables et pas uniquement sous forme de prime unique. Nous allons suivre la hausse des prix avec beaucoup d'attention l'année prochaine.»
Les mesures suivantes pour un montant total de 3,3% de la masse salariale vont être appliquées au 1er mai 2023, et la prime unique sera versée déjà avec le salaire de janvier:
1. augmentation générale des salaires de 1,8% – au moins CHF 1300.- brut par année.
2. moyens pour les mesures salariales individuelles selon nouveau système salarial pour un total de 1,0%.
3. moyens pour la prime unique graduelle d'un montant total de 0,5%.

9.Communications CFF

Groupe:
- Malgré de nombreux défis, l'enquête auprès du personnel affiche une évolution positive. Le taux de participation se monte cette année à 71%.
- L'année 2022 était exigeante aussi pour les CFF et le personnel. Au début de l'année la pandémie était encore très présente et malgré le paquet de stabilisation, les CFF continuent d'être dans une situation financière tendue. S'y ajoutent de nouvelles crises avec la guerre en Ukraine et la menace de la crise énergétique. Et de plus les tragiques accidents professionnels mortels ont beaucoup préoccupé les CFF. Ils mettent la sécurité sous les projecteurs, ce thème est très important pour le groupe.
- La tendance positive de ces dernières années perdure: l'objectif du groupe Motivation du personnel reste inchangé avec 78 points. Il comprend la satisfaction au travail qui a reçu 71 points. Il comprend aussi le lien avec l'entreprise (commitment) et la contribution du personnel aux objectifs du groupe, qui ont tous deux obtenu 81 points. Les chiffres ont légèrement augmenté par rapport à 2021, ou ils sont restés équivalents. Le développement du personnel augmente de manière réjouissante de 70 à 72 points. Le personnel atteste ainsi de bonnes possibilités de développement pour les CFF, au sein de l'entreprise.
- Salaires, vacances et prestations sociales préoccupent le personnel CFF. Les conditions d'engagement reçoivent 65 points. En comparaison avec 2021 il y a deux points de moins. Ceci est à imputer à la pression des économies et aux mesures qui en ont découlé.
- Malheureusement le thème de la sécurité s'est fait remarquer par ses résultats en 2022. Le personnel à confirmé dans l'enquête par 76 points (2021: 75 points) que dans l'environnement professionnel, on était souvent informé de fautes et de risques. Dans les teams également on parle souvent de fautes et d'actes dangereux, on tâche d'apprendre des erreurs. Ceci est confirmé par une nouvelle question avec 77 points.
Quatre accidents professionnels mortels le démontrent malheureusement très bien en 2022: tout le monde est responsable de la sécurité.
- Cette année une attention toute particulière est portée à la sécurité dans la manoeuvre et l'entreprise. Tout le personnel est sollicité. Le travail de manoeuvre peut cacher une multitude de dangers. L'automatisation va garantir un travail plus sûr à l'avenir et l'améliorer – mais la pratique réelle du métier passera toujours en premier.

Cargo:
- Comment le personnel qualifie l'AKU et l'ABP?

Trois enquête ont évalué comment le personnel de la production évalue l'attelage automatique (AKU) et l'essai de frein automatique (ABP) dans l'exploitation opérative. L'attelage automatique est considéré comme simple d'utilisation, fiable et sûr. Les gens sont prêts à accepter les nouveautés et montrent de l'engagement. Il y a du potentiel d'amélioration au niveau de l'information et de la co-discussion. En collaboration avec le fabricant d'attelages, CFF Cargo encourage le développement technique au niveau européen. En ce qui concerne l'essai des freins, 78% des personnes qui ont été interrogées y voient un allégement pour le travail et 100% le recommandent.

- Greenfield: avancée

Avec le projet Greenfield il y a une nouvelle infrastructure de systèmes chez CFF Cargo pour le déroulement de l'ensemble du trafic marchandises. Qu'est-ce que cela implique pour CFF Cargo et où en est-on? La gestion des mandats se déroule dès à présent chez ORCA (Order to cash) et remplace les systèmes obsolètes CIS Cargo et ZIS Angebot. La gestion des wagons régionale (répartition des wagons) va se faire à l'avenir également chez ORCA ainsi que par l'appli Willy et cela remplacera NWM Lokal et MobWK. L'appli Willy App est l'application mobile d'ORCA, elle sera introduite dans les régions dès 2023. Actuellement l'appli Willy est introduite dans les sites pilotes choisis de Hüntwangen, Zweidlen, Cadenazzo, Bodio et St-Triphon.

- Le Conseil fédéral débute des travaux sur le futur trafic marchandises intérieur. Le Conseil fédéral a discuté de la direction à prendre pour le futur transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. En outre, la Confédération va convenir avec les CFF et CFF Cargo des solutions financières transitoires jusqu'à fin 2023. Les CFF et CFF Cargo saluent la manière de procéder du Conseil fédéral. Un groupe de travail composé de représentants de la Confédération, des CFF et de CFF Cargo a défini ces derniers mois quatre orientations sur la manière dont le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire pouvait être organisé. Le Conseil fédéral a mené une discussion à ce sujet. Les orientations vont d'un paquet de mesures avec un attrait financier et des investissements pour la modernisation du trafic par wagons isolés à une commande d'offres correspondantes avec compensation des coûts non couverts, jusqu'à la renonciation à des mesures incitatives supplémentaires. Le DETEC va approfondir des variantes possible jusqu'à la fin mars, puis les évaluer, et élaborer sur cette base jusqu'à la mi 2022 un projet à mettre en consultation.

- «Initiative Sécurité» – En route ensemble pour la sécurité. La sécurité fait partie des plus grandes priorités chez CFF Cargo. Le eLearning obligatoire «Initiative Sécurité» aide à rafraîchir les connaissances et à consolider le traitement des thèmes liés à la sécurité. CFF Cargo a dû maintenant décider d'annuler les journées de formation continue prévues pour le personnel de la production dans la surface en 2022. Dès avril 2022, CFF Cargo propose de nouveau une possibilité d'apprendre online – «journée de formation continue digitale» – afin de pouvoir rafraîchir les connaissances.

- Deuxième tube routier au Saint-Gothard: la mise au concours n'est pas encore décidée. La construction du deuxième tube routier au Saint-Gothard a une grande importance pour la Suisse. CFF Cargo aimerait collaborer dans le domaine du transport du matériel en tant que manager de la logistique et se prépare à cela.

Trafic voyageurs :

- La nouvelle directive sur la remise de véhicules de manoeuvre définit les standards pour la remise de service et les transferts. En plus des normes de propreté et d'ordre, la directive définit les produits d'entretien que le responsable de site doit mettre à disposition pour les véhicules de manoeuvre. Ce document est disponible dans ZFR Info App sous véhicules de manoeuvre.

- But du geste métier chez ZFR: le geste métier ZFR définit cinq processus de travail importants et standardisés. Il permet un travail sûr et protège le personnel de la manoeuvre et des locs des erreurs et des accidents qui pourraient en découler. Les déroulements prévus correspondent à la manière normale et habituelle de travailler. Les diverses actions dans les processus sont formulées simplement et clairement. Le personnel de la manoeuvre et des locs de CFF ZFR P applique le geste métier de manière conséquente et apporte ainsi une contribution importante à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

10. Mot de la fin

Chères et chers collègues,

Pour conclure, j'aimerais adresser mes remerciements à tous ceux qui se sont investis pour nous, 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