Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 885

Artikel: Conditions de travail : un train nommé désir
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019925

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

CONDITIONS DE TRAVAIL

Un train nommé désir

■ (*pi*) Depuis quelques années déjà, les CFF — tout comme d'ailleurs les PTT — ne parviennent plus à renouveler leur personnel. Les départs d'agents vers le secteur privés sont nombreux et la grande régie n'offre plus l'attrait d'il y a dix ou vingt ans.

Pendant longtemps, les CFF n'ont eu aucun problème de recrutement: la sécurité de l'emploi était considérée comme un avantage primordial et le statut de fonctionnaire faisait encore des envieux. Mais depuis quelques années, le nombre de collaborateurs est constamment de 300 à 500 unités en dessous du nombre autorisé, pourtant déjà comprimé au maximum afin de réduire les charges. La situation n'est pas catastrophique — la régie compte 37'000 salariés — mais elle est tout de même préoccupante dans certains secteurs. Plusieurs explications:

- pour le syndicat des cheminots (SEV), ce sont d'abord les mauvaises conditions de travail qui sont avancées. Le service de nuit ou le week-end n'a plus la cote. La SEV estime que ces désavantages ne sont pas suffisamment compensés;
- syndicat et régie sont d'accord pour dire que les salaires de la Confédération ont pris du retard par rapport au secteur privé. Ils sont d'autre part identiques dans toute la Suisse, alors que le coût de la vie n'est pas le même à Genève et à La Chaux-de-Fonds. Ce qui accroît encore les difficultés de recrutement dans les régions à haut niveau de vie, où le réservoir de main-d'œuvre est le plus restreint. Des indemnités de résidence (jusqu'à 300 fr. par mois) corrigent partiellement cette distorsion.
- les CFF n'ont pas bonne presse auprès des jeunes qui ont l'habitude d'entendre les discussions de café sur leurs déficits.

20 secondes d'arrêt

Côté remèdes, une amélioration des salaires est prévue, qui suffira à peine à compenser les augmentations de cotisation à l'assurance-maladie et à la caisse de pension — rendue nécessaire par l'introduction de la retraite à la carte.

Les CFF auront-ils assez de personnel pour faire rouler les trains supplémentaires prévus par Rail 2000, alors qu'ils n'ont pas encore réussi à «digérer» les augmentations de prestations apportées à l'horaire 1987? D'après Michel Béguelin, secrétaire syndical à la SEV, *«Rail 2000 va améliorer l'image de marque de l'entreprise et facilitera l'engagement de personnel. Alors que les retards dont souffrent nombre de trains sont dus en priorité à l'insuffisance du réseau actuel — ce qui prouve la nécessité de Rail 2000 — et à la segmentation des marchés.»* Tel secteur a développé le cargo rapide, un autre le transport de vélos, un troisième les colis postaux, sans qu'il y ait eu d'adaptations sur le terrain. Le temps moyen d'arrêt de 20 secondes n'est plus suffisant, d'autant *«qu'une bonne partie du matériel roulant n'est pas adapté aux prestations que l'on veut offrir. Les CFF ont voulu tirer le maximum avec le réseau et le personnel existants, sans laisser de marge de manœuvre. Ils ont lancé le bouchon un peu trop loin, en offrant 12% de prestations supplémentaires, alors que 9 à 10% étaient la limite assimilable.»* Situation que Sébastien Jacobi, porte-parole au 1er arrondissement, commente ainsi: *«On a voulu jouer à Rail 2000 sans en avoir les possibilités!»*

Une nouvelle politique

En tout cas, la SEV ne semble pas redouter la charge supplémentaire que repré-sente Rail 2000. Elle défend le projet, mais en rappelant que *«l'attractivité des transports publics passe aussi par l'attractivité des professions correspondantes. L'une ne va pas sans l'autre.»*
Cela paraît évident: pour mener à bien son grand projet, la régie aura nécessairement besoin de s'appuyer sur du personnel qualifié, et non pas sur des nouveaux venus, engagés «auf der Strasse» selon l'expression-maison.
Une nouvelle politique du personnel est donc urgente.

ENTRETIEN

Rattraper le retard

■ (*pi*) Coment ressent-on les problèmes de recrutement à la direction générale des CFF? Nous l'avons demandé à M. Freddy Rossel, suppléant au directeur du personnel.

A l'occasion de la rencontre annuelle des représentants du personnel le 5 novembre au Löwenberg, M. Latscha, président de la direction générale, a parlé de la difficulté croissante de recrutement aux CFF et du nombre élevé de démissions. Qu'en est-il exactement?
C'est vrai que depuis quelque temps, il y a une érosion évidente du personnel, surtout dans les grandes villes comme Genève, Lausanne, Berne, Bâle et la région genevoise, parce que la situation économique est très satisfaisante, surtout dans le secteur des services, ce qui provoque une très forte demande de main-d'œuvre dans l'économie privée. Les CFF — comme les PTT d'ailleurs — ne disposent pas de la souplesse nécessaire pour s'adapter rapidement aux lois du marché; nos salaires par exemple ne correspondent actuellement pas à ceux pratiqués dans le secteur privé. D'autre part, les CFF ont une pyramide des âges très défavorable: pour renouveler notre personnel, nous devrions engager 2500 jeunes par année. Or, avec la diminution du nom-