Les aiguillages qui grincent

Autor(en): **Association suisse des transports / Clivaz, Jean**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1982)**

Heft 659

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1013291

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE SECOND SOUFFLE DES CFF

Conduire une locomotive: du rêve à la cadence

Etre conducteur de locomotive: le rêve de générations de garçons, bouche bée dans les gares, à scruter le museau sombre des machines pour découvrir le visage de ces demi-dieux de la vitesse et de la technique. Pas certain que les astronautes et les cosmonautes aient complètement pris la relève, dans l'imagination enfantine, des maîtres du train. Redescendons sur terre: aujourd'hui, les mécaniciens CFF sont pris dans la mêlée des chemins de fer en quête de nouveaux clients, service public à la recherche de son second souffle et acculé à la rentabilité financière sous le signe trompeur des «économies»...

Les mécaniciens CFF sont même en première ligne de l'offensive de charme lancée par leur employeur, puisque c'est en somme sur leur conscience professionnelle que repose l'édifice dont les pierres angulaires sont la ponctualité des trains, leur rapidité et l'étonnante fréquence de leurs courses.

Comment réagissent ces mécaniciens CFF à la nouvelle organisation de leur travail découlant en particulier de l'introduction de l'«horaire cadencé»? Nous avons voulu le savoir, avant toute réflexion plus globale sur les CFF. Voici quelques notes qui doivent en quelque sorte donner le ton général des commentaires enregistrés mais qui, on le comprendra très vite, n'ont pas l'ambition de résumer la situation dans toutes ses composantes.

CHANGEMENT DE RYTHME

Donc l'«horaire cadencé» a été introduit en juin 1982 dans des conditions optimales: période basse du trafic marchandises et absence de travaux sur le réseau, notamment. Et cet automne, inévitablement, de nombreux chantiers se sont ouverts, le trafic marchandises a repris et les horaires en ont pâti...

L'«horaire cadencé» représente une prestation de 36 000 km/jour supplémentaires, Son introduction aurait-elle dû être mieux préparée? En tout cas, la durée du travail est restée inchangée et c'est donc le rythme qui s'est modifié. Des précisions? Les jours de congé mobiles auxquels a droit le personnel ne sont plus disponibles: impossible de faire autrement que d'en accepter le paiement. Les pauses, elles, sont comprimées, de même que le temps prévu pour effectuer le travail; certains membres du personnel réagissent par un laisser-aller résigné qui entraîne fatalement des retards...

Le cas du 1er arrondissement CFF est particulièrement intéressant parce que les directives centrales qui fixent les prestations minimales y sont appliquées à la lettre. Or il n'est pas possible, par exemple, d'être à son poste de travail une minute seulement avant le départ du train: le conducteur prend donc le temps sur son compte ou accumule du retard.

Significatif aussi: au dépôt de Lausanne, l'un des plus importants de Suisse, 10% du personnel, en

Les aiguillages qui grincent

Dans son numéro spécial (cf. DP 657) consacré aux chemins de fer, l'AST, Association suisse des transports (Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee) donnait la parole à Jean Clivaz, actuel président de la Fédération suisse des cheminots (SEV). Cette petite conversation donne des points de repère qui complèteront utilement les observations que nous publions. Nous citons donc:

AST: *Au cours de ces dernières années, votre syndicat s'est plaint à plusieurs reprises de la surcharge de travail à laquelle sont soumis les cheminots. Quels sont les aiguillages qui grincent?*

Jean Clivaz: L'effectif du personnel est insuffisant. Remarquez que les CFF soulignaient cette carence avant même que le Parlement ne décrète un blocage du personnel de la Confédération. Le recrutement du personnel est ardu, en particulier à cause des horaires de travail irréguliers: de nombreux candidats renoncent finalement à ce travail à cause du travail nocturne et du dimanche. Et les salaires, pour les débutants, sont légèrement inférieurs à ceux pratiqués dans l'industrie privée.

L'excès de travail qui repose sur le personnel apparaît de manière éclatante lorsque l'on fait le compte des heures supplémentaires qui ne peuvent être compensées à cause du manque d'employés: avant même l'introduction de l'horaire cadencé, elles étaient au nombre de 70 000!

AST: *La situation s'est-elle encore dégradée avec l'introduction de l'horaire cadencé?*

Jean Clivaz: Lorsque nous avons dit oui à l'horaire cadencé, nous savions qu'il entraînerait une surcharge de travail pour le personnel. Mais à l'époque, des promesses ont été faites et aujourd'hui les cheminots demandent leur application. L'effectif du personnel est encore inchangé alors que l'offre a augmenté de 20%. Depuis l'introduction du nouvel horaire, il nous manque au minimum 300 personnes.

AST: *Quelles sont les revendications concrètes du SEV en vue de l'amélioration de la situation du personnel?*

Jean Clivaz: En premier lieu, il convient d'autoriser l'augmentation du personnel nécessaire au bon fonctionnement du trafic ferroviaire. Les CFF doivent engager le personnel manquant. Ensuite, il convient évidemment d'accorder la compensation de toutes les heures supplémentaires effectuées.