



### Les inconvénients de la division du personnel des locomotives

La création de « sociétés filles » des CFF pour le trafic régional est de plus en plus courante, afin de répondre plus localement aux souhaits des commanditaires. Ce choix peut avoir du sens au niveau commercial et pour le lien entre les cantons et les CFF. En revanche, en terme d'exploitation, le bénéfice d'une division entre les CFF et ses filiales est nettement moins évident.

Le désavantage principal de cette différenciation du personnel réside dans la perte des « économies d'échelle » permises entre autres par un effectif plus large.

Par exemple, afin de garantir la bonne tenue de l'exploitation malgré divers aléas, il est nécessaire de disposer de mécaniciens de réserve. Leur nombre est fonction du trafic mais ne peut être réduit au-delà d'un certain minimum, des fractions de personnes n'étant pas possible. En ayant un personnel polyvalent, les risques sont ainsi mutualisés avec un maximum de trafics, permettant, en cas d'incident, une couverture plus large de toutes les prestations prévues à l'horaire.

En terme de planification également, un personnel polyvalent est un atout. A long terme car une modification du volume de trafic peut être amortie beaucoup plus facilement, sans générer de surcoût. A moyen terme car des pics de trafic (par exemple des festivals, des fêtes populaires, ...) peuvent être gérés bien plus aisément. A court terme enfin car un malade (ou pire, une épidémie de grippe) grèvera nettement moins l'effectif et que des remplacements entre différents dépôts sont possibles suivant les besoins.

Dans la planification à long terme, l'avantage financier est également à prendre en compte car la productivité d'une seule entreprise pourra atteindre un meilleur niveau. En effet, afin de garantir une utilisation optimale des ressources, la possibilité d'affecter les agents à divers trafics est d'une grande aide. Autant en trafic grandes lignes, où une prestation régionale viendra idéalement compléter un aller-retour trop court pour compter comme une journée de travail, qu'en trafic régional où les prestations restantes après la répartition des prestations dites « naturelles »\* engendreront des tours très improductifs s'il n'était pas possible de les glisser dans d'autres types de tours.

D'autres désavantages d'une séparation du personnel sont également à mentionner. Parmi ceux-ci, la monotonie auprès du personnel en est un. Plus le travail est varié (en termes de lignes parcourues et de véhicules), plus le travail est attractif et plus le savoir-faire du personnel est important. Au niveau du recrutement et de la satisfaction du personnel, le maintien des prestations groupées est un avantage indéniable. Indirectement, la sécurité s'en trouve également renforcée, la monotonie dans ce travail étant identifiée comme un facteur de risques.

Au niveau de l'encadrement, des économies d'échelle seraient également rendues impossibles par la création de filiales, engendrant la création de postes de supérieurs directs, d'experts d'examen ou encore d'analystes d'événements. De même, les infrastructures telles que locaux de pauses risquent aussi d'être multipliées.

Ainsi, à conditions de travail égales, notamment au niveau salarial, des mécaniciens restant affiliés aux CFF dans l'exploitation représentent une solution nettement plus avantageuse pour les cantons commanditaires du trafic régional ainsi que pour la Confédération organisatrice du trafic grandes lignes.

\* les prestations attribuées naturellement à un dépôt de mécaniciens selon les lieux de garage nocturne des trains, dans le but de garantir la meilleure productivité possible