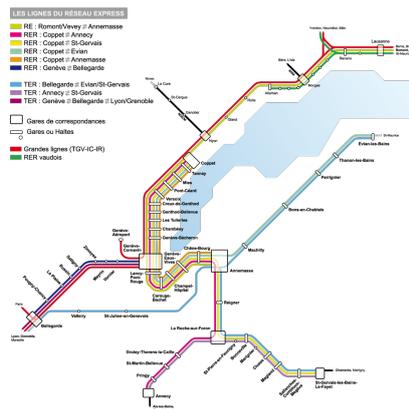


Genève, le 26 février 2018

Prise de position du VSLF concernant l'organisation du concept d'exploitation du Léman Express



Situation de départ

En décembre 2019 doit ouvrir le nouveau tronçon ferroviaire franco-genevois dit « CEVA » (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) et permettre ainsi l'inauguration d'un réseau appelé « Léman Express » dans l'ensemble du Grand Genève.

En terme d'exploitation, une société commune aux CFF et à la SNCF, Lémanis, a été créée. Il est établi, comme le VSLF le préconisait, que, lors de la mise en service du réseau en 2019, les mécaniciens des sociétés CFF et SNCF rouleront chacun sur leur territoire respectif (point-frontière : Annemasse).

Au vu de la complexité d'un réseau binational, les autorités organisatrices (Confédération, Canton de Genève, Canton de Vaud et Région Auvergne-Rhône-Alpes) vont créer à l'horizon 2023 une entité commune regroupant ces différents commanditaires.

Elles soutiennent également le renforcement de Lémanis comme entreprise de transport ferroviaire à part entière. Pour le personnel des locomotives, cela représente trois variantes :

- La collaboration avec les sociétés mères SNCF et CFF, lesquelles vont conduire l'exploitation sur leur territoire respectif sans prévoir d'interopérabilité du personnel de conduite, prolongeant ainsi le modèle retenu pour 2019.
- La collaboration entre les sociétés mères SNCF et CFF, lesquelles conduisent l'exploitation sur leur domaine respectif mais en prévoyant toutefois une interopérabilité au niveau de l'engagement du personnel roulant. Cette option semble toutefois abandonnée.
- Une affiliation du personnel roulant à la société Lémanis (dont le siège est actuellement en Suisse).

Considérations du VSLF concernant l'engagement du personnel des locomotives

Nous autres, mécaniciens de locomotive des CFF à Genève, souhaitons conduire les trains du Léman Express.

Le mécanicien de Genève possède déjà une grande partie des licences nécessaires à la conduite sur le réseau appartenant au Réseau ferré national français (RFN). Hormis les véhicules des CFF, nous conduisons aussi les différentes générations de TGV de la SNCF ainsi que les ETR 610 pendulaires du trafic Eurocity Suisse-Italie. Le profil du dépôt prévoit les connaissances linguistiques nécessaires à la conduite dans des régions parlant allemand (Zürich/Lucerne/St. Gall) et italien (Domodossola). Depuis de nombreuses années, à côté de la conduite sur les Grandes lignes, nous assurons aussi la conduite des trains du RER avec précision et fiabilité.

Le lien qui nous relie à la CCT des CFF nous astreint à la semaine de 41 heures et le fait que nous soyons soumis de manière contractuelle aux dispositions régissant la paix du travail exclut toute dégradation des conditions de travail, dans un sens comme dans l'autre.

Société fille pour l'exploitation des systèmes ferroviaires

Les sociétés filles ne sont pas meilleur marché. L'emploi du personnel des locomotives directement par les entreprises mères permet des économies importantes et offre des avantages au niveau de la répartition du personnel :

- Moins de périodes creuses improductives
- Des conditions plus flexibles et plus avantageuses en cas de maladie ou de suppressions de train
- Une maîtrise plus fluide lors des perturbations d'exploitation
- Une gestion sans problèmes lors de trafic supplémentaire lié à des événements ou des manifestations spéciales, etc.

Les synergies citées ci-dessus ne seraient plus possibles dans le cas d'une séparation des tâches au niveau de la production (donc du personnel des locomotives) engendrée par un déplacement de l'engagement auprès de la société fille. Ce fait a largement été prouvé par les expériences passées.

Il est également certain qu'un travail varié pour le mécanicien est un gage de satisfaction et de motivation. Tandis que la monotonie engendre des habitudes dangereuses, la variété amène elle un travail précis et efficace.

Conclusion

Au vu des points qui précèdent, le VSLF est d'avis que le personnel des locomotives doit impérativement rester celui des maisons-mères et ne pas être rattaché à la société fille Lémanis et ce pour des raisons financières, organisationnelles, sociales et sécuritaires.



André Alder



Hubert Giger



Matthieu Jotterand



Rudolf Gfeller

www.vslf.com

Matthieu Jotterand | Président section Genève | Av. Eugène-Lance 72 | 1212 Grand-Lancy | +41 (0)51 282 30 42 | geneve@vslf.com

André Alder | Comité VSLF | Chemin des Buclines 43 | 1253 Vandoeuvres | +41 (0)51 281 36 20 | romandie@vslf.com

Hubert Giger | Président VSLF | Hardhof 38 | 8064 Zurich | +41 (0)51 281 26 96 | praesident@vslf.com

Rudolf Gfeller | Comité VSLF | Keltenweg 12 | 5600 Lenzburg | +41 (0)51 281 31 83 | sbb.p@vslf.com