



Nouvelles trimestrielles de la section genevoise - Juillet 2026

Réponse du procureur général sur les accidents de personne

Suite à quelques cas qui nous ont été remontés où les collègues ayant subi un accident de personne sur territoire genevois et qui ont été entendus par le Ministère public comme prévenus, nous avons écrit au Procureur général afin d'expliquer les particularités d'un accident train-piéton. En effet, dans tous les autres accidents entre un véhicule (même ferroviaire, comme un tram qui circule en marche à vue) et un piéton, le conducteur a potentiellement perdu la maîtrise et le Ministère public le voit donc a priori comme un prévenu. Dans le cas d'une circulation ferroviaire avec les signaux, ce n'est pas le cas.

Olivier Jornot nous a indiqué avoir thématiqué ça avec la police et indique que « désormais, les conducteurs de locomotive seront entendus en qualité de personnes appelées à donner des renseignements (art. 178 let. d CPP) et non de prévenus », sauf cas particulier.

Si cela ne devait pas être le cas, merci de nous le faire remonter pour que nous puissions continuer les démarches.

Par ailleurs, le Procureur général confirme qu'il refuse tout contact avec un supérieur (p.ex. CTF Prio) avant audition mais accepte de « faciliter et anticiper » le soutien psychologique « par des spécialistes en la matière des CFF ». C'est une avancée aussi mais qui ne coïncide pas avec les processus CFF. Nous avons interpellé la hiérarchie pour lui demander comment régler cette disparité.

Insuffisance de la climatisation des Flirt LEX

Lors des vagues de chaleur provoquées par le « réchauffement climatique », les climatisations dans les cabines des Flirts LEX sont insuffisantes, en particulier en raison des programmes d'économies d'énergie. En effet, lors de changements fréquents de cabine fréquents, la climatisation passe en mode ventilation dans les cabines inoccupées et la température remonte trop vite, générant inconfort voire insécurité. De plus, la température de consigne ne descend pas en dessous de 7°C par rapport à la température extérieure. Le « refroidissement » se coupe donc à 30°C s'il fait 37°C dehors, amenant en plus à ce moment là de l'air très humide de la clim. Des études scientifiques parlent des méfaits du « choc thermique » ayant de mauvaises conséquences pour la santé lorsque la température intérieure est différente de plus de 7°C par rapport à la température extérieure, soit. Tandis que d'autres études ont prouvé que la performance du personnel diminue dès 24°C et plus... Que dire pour des humains qui accomplissent des tâches de sécurité et qui doivent se concentrer en permanence lorsqu'ils roulent dans des cabines à 27°C, 30°C, 33°C ? Sans oublier que nous restons de nombreuses heures dedans, sans risquer de trop nombreux chocs thermiques avec l'extérieur...

~~Une demande de modification du software a été faite un de nos membre, en attendant de savoir si et dans combien de temps on peut l'espérer, patientez chaudement.~~

« Fraudes » lors de la construction des tours ou perte de contrôle généralisée ?

Depuis maintenant plusieurs mois, le nombre de tours mal construits est en augmentation constante, voire exponentielle. Il n'y a presque plus un jour sans que des « illégalités » soient remontées, que ce soit au court terme ou à l'opérationnel. On ne parle là que de la partie émergée de l'iceberg : une majorité de collègues exécute le tour sans se questionner, par manque de curiosité ou, plus probablement par dépit. A de très nombreuses reprises, la faute permet de rendre le tour d'apparence « légale » alors que, monté correctement, un des éléments demanderait une codécision, engendrerait une violation des règlements CFF, voire enfreint la loi.

Pourtant, lorsque l'on souligne le côté vraisemblablement frauduleux de tels agissements, la hiérarchie nous répond que ce n'est pas volontaire et qu'il n'est pas possible de savoir qui a touché ces tours... bref, alors que des infractions sont commises sur un système éprouvé, elle semble trouver normal que personne ne contrôle la situation alors que toujours plus de monde est au bureau !

S'agit-il d'omission volontaire d'une part de la vérité ou d'un manque de connaissance ?

Longueur de tour infernale et toujours plus de « devoirs »...

Tout le monde le sait, tout le monde le dit : le cadre légal fédéral dans lequel nos tours de service doivent être montés a été créé il y a déjà quelques décennies, lorsque le rythme de travail réel était bien plus tranquille qu'aujourd'hui. C'était à l'époque un cadre à ne pas dépasser lors des périodes de tension. Depuis maintenant des années, la période de tension est la nouvelle norme, la course à « l'optimisation » étant le but ultime de tout cadre qui veut monter les échelons peu importe le coût sur la santé du personnel et la qualité du chemin de fer offerte à nos passagers.

Les médias le savent, la population le sait et notre hiérarchie le sait encore mieux. Ils sont responsables mais s'en lavent les mains et lorsque l'accident grave frappera, le méchant mécanicien sera pointé comme le seul responsable. C'est déjà la rhétorique actuelle de notre hiérarchie lors des analyses d'évènement lorsqu'on leur demande si l'entreprise a conscience de sa coresponsabilité dans la fatigue, l'épuisement et la baisse d'attention qui découlent du rythme et des amplitudes infernales qui nous sont imposés. La réponse est toujours : « mais c'est légal et c'est le mécanicien qui est responsable de s'arrêter s'il est fatigué ».

Alors collègue :

Arrête de vouloir rendre service et sache dire STOP !

Notre direction est incapable de se remettre en cause et personne n'est jamais déclaré responsable dans un bureau, la preuve, personne de l'administration n'est allé en prison après les accidents de Granges-Marnand ou de Baden et le CEO de l'époque a poursuivi sa carrière tranquillement.

Quant aux tâches accessoires en sus de notre temps de travail, tels que les formations GSM-GFU, WaRa, etc, qui ne sont toujours que plus nombreuses, il est temps réfléchir à l'intégration de ces temps de formations à l'intérieur des tours. Nos +/-, CTS et HS débordent déjà, la multiplication de ces « formations » à faire sur **notre temps libre** est inacceptable !

Gestes métiers : des gestes de base, sûrs, réfléchis et répétés... à moins qu'ils ne changent en permanence ?

Manœuvrer à 15 km/h mais en fait de nouveau à 30 km/h, mettre le téléphone sur silence mais en fait pas tout le temps, mettre le téléphone hors de la vue mais en fait pas le GSM GFU, le LEA sans notification mais en fait pas en mode avion, utiliser la WaRa mais en fait pas tout le temps (mais en fait si, facultatif ce n'est qu'à Cargo)... face à la longueur et la monotonie des tours (voir ci-dessus) et les lacunes béantes de la formation (de base et continue), l'emballement des directives volontiers contradictoire et toujours peu réfléchies contribuent à leur tour à l'augmentation des irrégularités... ou quand le serpent se mange la queue.

Nous vous recommandons de travailler à votre rythme, la sécurité étant la première priorité. Si d'aventure cela venait à poser problème à quelqu'un de la hiérarchie, nous vous prions de nous faire remonter le cas. Seul point positif : les gens des bureaux sont désormais en vacances, on peut profiter d'une brève accalmie dans le flot incessant de directives.