



## Offre exclusive pour membres du VSLF.

50% de rabais sur les primes de protection juridique

Vous avez la possibilité, en tant que membre du VSLF et personne privée, de conclure la protection juridique globale pour locataire ou propriétaire à des conditions avantageuses!

La protection juridique globale vous assure dans les domaines privé et circulation!

### Protection juridique globale pour propriétaires:

#### Litiges contractuels:

- avec les assurances
- avec le personnel médical et les institutions médicales
- avec les organisateurs de voyages
- avec les fournisseurs et vendeurs
- avec les prestataires de services
- avec les artisans

#### Litiges non contractuels:

- avec les assurances
- litiges de droit privé avec les voisins
- avec les propriétaires par étage concernant les charges et frais communs de l'immeuble assuré
- lors d'expropriation de terrains et de restrictions étatiques à la propriété équivalent à une expropriation
- lorsqu'une opposition pour la sauvegarde de ses intérêts doit être formée contre une demande d'autorisation de construire d'un voisin
- prétentions civiles extra-contractuelles pour dommages matériels et corporels
- défense en procédure pénale et administrative
- conseils juridiques en droit de la famille et des successions

### Protection juridique globale pour locataires:

#### Litiges contractuels:

- avec les assurances
- avec le personnel médical et les institutions médicales
- avec les organisateurs de voyages
- avec les fournisseurs, vendeurs et artisans
- avec les prestataires de services
- avec le bailleur de l'appartement y compris garage

#### Litiges non contractuels:

- avec les assurances
- prétentions civiles extra-contractuelles pour dommages matériels et corporels
- défense en procédure pénale et administrative
- conseils juridiques en droit de la famille et des successions



A company of the Allianz Group

Sont valables les Conditions Générales, actuellement CG 2006 (la protection juridique en rapport avec l'exercice de votre profession de mécanicien de locomotive est garantie exclusivement par la couverture de base du VSLF).

**Inscription:** Je suis membre du VSLF et conclue la protection juridique globale pour:

|           |              |                          |                                  |              |              |                          |                                  |
|-----------|--------------|--------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|--------------------------|----------------------------------|
| Locataire | Familiale    | <input type="checkbox"/> | Fr. 191.65 au lieu de Fr. 383.30 | Propriétaire | Familiale    | <input type="checkbox"/> | Fr. 252.00 au lieu de Fr. 504.00 |
| Locataire | Individuelle | <input type="checkbox"/> | Fr. 160.15 au lieu de Fr. 320.30 | Propriétaire | Individuelle | <input type="checkbox"/> | Fr. 220.50 au lieu de Fr. 441.00 |

Durée du contrat: 1 année, avec renouvellement annuel tacite s'il n'est pas résilié 3 mois avant l'échéance.  
 Paiement: annuel à l'avance

Valable dès: \_\_\_\_\_ (au plus tôt 1 jour après la réception par la CAP)

Nom/prénom: \_\_\_\_\_ Date de naissance: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_ No postal/lieu: \_\_\_\_\_

Téléphone: \_\_\_\_\_ Tél. mobile: \_\_\_\_\_

No de cadastre: \_\_\_\_\_

Membre n°.: \_\_\_\_\_ Date d'adhésion: \_\_\_\_\_

Lieu, date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

Envoyer à: CAP Protection Juridique, Affaires spéciales, Badenerstrasse 694, 8048 Zurich, tél.: 058 358 09 09

## Editorial

Hubert Giger, Président VSLF TS

### Les CFF ont interrompu le dialogue avec le personnel

Cela a commencé lors de la dernière commission de suivi des CFF Vision 2010, du 16 décembre 2008, dans un hôtel de Berne. Comme toujours, nous nous sommes préparés à un workshop d'un jour et demi; depuis la signature de Vision 2010 en 2005, la liste des affaires en suspens est longue, très longue. Surprise n° 1: Philippe Gauderon, chef P-OP, est absent. Surprise n° 2: le workshop ne dure plus que de 11 heures à environ 20 heures.

À 18 heures, tous les responsables des CFF disparaissent avant l'heure.

Toute la journée, on a eu l'impression que les sujets à débattre leur semblaient pénibles. À 20 heures, le fin mot de l'histoire: Monsieur Philippe Gauderon a été élu chef Infra CFF; il semblerait que tous se soient rendus à la fête. Depuis lors, Philippe Gauderon n'a jamais fait ses adieux à ses 6'000 employés P-OP, dont 2'300 mécaniciens de loc. À ce propos, rappelons deux des valeurs principales du P-OP qui me reviennent à l'esprit: professionnalité à tous les niveaux ainsi que respect mutuel.

Un mois après le workshop, nous apprenons par une newsletter, que des mécaniciens de loc régionaux doivent être formés à Bâle, ceci en opposition avec les accords enregistrés au procès-verbal de la dernière commission de suivi, et sans qu'un entretien préalable avec les partenaires sociaux ait eu lieu.

Cette décision a été prise par le responsable d'alors, Philippe Gauderon. Quand j'ai abordé la question des procédés de P-OP et de P-OP-ZF avec le CEO Andreas Meyer, à l'occasion d'une discussion en comité de direction, il m'a répondu qu'en l'occurrence, on avait plutôt affaire à des ressentiments personnels et que les problèmes pouvaient être résolus par la communication. Nous n'avons pas pu joindre le chef du trafic voyageur, Paul Blumenthal, qui pour raisons de santé n'était pas dans l'entreprise à ce moment-là; et Yvonne Muri, la cheffe P-HR, ne pouvait ou ne voulait pas s'en mêler.

La prochaine commission de suivi a eu lieu les 15 et 16 avril 2009, à nouveau à Berne. Pour P-OP, le chef a. i. Manfred Haller était sur place. Il a confirmé officiellement que la classe de mécaniciens de loc à Bâle serait menée à son terme, même si cela allait à l'encontre de l'accord Vision 2010. Par conséquent, les CFF ont délibérément transgressé la Vision 2010, et la décision prise

par l'assemblée générale du VSLF de résilier cette Vision 2010 est une conséquence logique.

Malgré tout, lors de la commission de suivi, nous avons pu clarifier quelques anciens sujets. La question des indemnités pour les trajets à l'étranger était tout particulièrement en souffrance. À notre grand étonnement, les CFF étaient disposés au dialogue et nous ont présenté une proposition judiciaire. En même temps, les CFF désirent que l'échelon de fonction EF16 disparaisse; il détonne probablement dans le nouveau système de salaire ToCo des CFF pour le personnel de loc. Un compromis a cependant été esquissé.

L'après-midi du 16 avril 2009, une analyse de situation sur la réglementation de la durée du travail BAR était prévue. Après le repas de midi, il nous a été communiqué que, compte tenu des nouveaux CCT, les BAR devaient également être revus et que pour cette raison, le sujet ne serait plus débattu ce jour-là. Nous devons donc en déduire que les CFF désirent résilier le CCT 2010, ou que P-OP n'a tout simplement pas envie – comme il devrait le faire selon le CCT art. 9 «propositions de modification» – de les étudier et de rechercher ensemble des solutions selon les règles de la bonne foi. Début 2009 déjà, on refuse manifestement des entretiens préventifs pour la seule raison que les CFF vont vraisemblablement exiger des négociations en 2010.

Toujours est-il que petit à petit, nous commençons à comprendre comment Andreas Meyer prévoit d'économiser 40 millions de francs par an auprès du personnel de loc P (après tout 15% du salaire!); et comme jamais nous n'accepterons de telles économies partiales, la conséquence logique serait la résiliation du CCT 2010 par les CFF. Ce qui est sûr, c'est que l'année 2010 sera palpitante.

Une semaine plus tard, nous attendions la réponse des CFF concernant les variantes pour l'indemnisation des trajets à l'étranger. Et que se passe-t-il: P-OP ne peut pas décider, car cela pourrait avoir des conséquences dans d'autres domaines (particulièrement chez Cargo et en comparaisons internationales). Cette réponse ne vient à l'esprit des CFF qu'une semaine après les négociations. Soit P-OP n'a plus la compétence de prendre des décisions car il est sous la coupe de la centrale, soit il ne veut tout simplement pas trancher. Ou

les deux. Par de pénibles entretiens, il nous incombe à nouveau de faire comprendre aux CFF qu'ainsi, le deal avec les échelons de fonctions 16 tombe également à l'eau... Et entre-temps, les mécaniciens de loc font allègrement leurs trajets à l'étranger sans voir la couleur des indemnités, pourtant admises par les CFF.

Il faut considérer toute cette attitude en relation avec le nouveau point of entry. Le chef du personnel, Markus Jordi, est en train de restructurer et de purger tous les départements du personnel. Remarque: la nouvelle dénomination n'est plus département du personnel mais RH, ressources humaines. Tous les employés dans le domaine des RH ont du redéposer leur candidature, ce qui les a fait avant tout s'occuper d'eux-mêmes.

En même temps, en tant que partenaires sociaux, nous avons besoin d'un «entonnoir» (*point of entry*), de sorte que nos demandes et nos besoins soient transmis par un poste et que les réponses correspondantes soient également rendues par ce même poste. Pour nous, l'avantage serait de ne pas avoir à nous promener continuellement d'un service à l'autre, pour nous retrouver finalement le bec dans l'eau. Mais en ce moment, nous faisons plutôt l'expérience contraire: tous les départements sont décontenancés et, en cas de doute, ne décident absolument plus rien, alors que le nouvel point of entry n'est pas encore visible. Cette réorganisation fait l'effet d'un essaim d'abeilles se retrouvant, au printemps, sans ruche et sans reine.

Le VSLF est un partenaire social des CFF et représente le personnel. Comme actuellement les CFF sont structurellement incompétents ou, du moins, pas décidés à garantir le dialogue avec nous, on peut en conclure que les CFF ont interrompu le dialogue avec le personnel.

Une telle évolution conduirait toute entreprise à un conflit. Est-ce là la meilleure situation de départ pour les négociations du CCT? Tout dépend de la façon de voir les choses.

Et dire qu'aujourd'hui encore, les syndicats partenaires me demandent pourquoi nous voulons résilier la Vision 2010.

Votre président  
Hubert Giger

# Reconnaissance de la profession de mécanicien de loc

CFF; Office Fédéral de la Formation professionnelle et de la Technologie OFFT; VSLF TS



1) Newsletter CFF; janvier 2009

Comité de suivi stratégique de la direction des trains – résultats de la rencontre du 16 décembre 2008

## Reconnaissance de la profession de mécanicien de loc par l’OFFT

Les CFF aspirent à la reconnaissance de la profession de mécanicien de loc par l’OFFT. En collaboration avec la communauté de formation Login, des travaux approfondis sont en cours depuis quelques temps déjà. Mais jusqu’à maintenant, des résultats concrets n’ont pas encore été présentés. Nous vous informerons dès que ce sera le cas.

## Formation méc. de loc catégorie D à Bâle

Pour des raisons de méthode, et parce qu’en ce moment particulièrement, de nombreux mécaniciens de loc sont demandés à Bâle, la formation de la classe entamée le 1er janvier 2009 se déroule en deux étapes. Tout d’abord, le nouveau personnel de loc universel sera formé à la manœuvre et au trafic régional. Après un service pratique, suivra la formation continue aux grandes lignes. De cette façon, le nouveau personnel de loc est plus rapidement à même d’accomplir son service de manière indépendante. Le concept de réalisation est présenté aux partenaires sociaux à la fin février. Avec ce procédé, nous concilions notre objectif premier «conduire des trains» avec la Vision 2010 et sommes persuadés de pouvoir compter sur la collaboration de toutes les personnes concernées.

## Embauche de personnel de loc Cargo au trafic voyageur

Avec l’embauche de personnel de loc Cargo au trafic voyageurs, nous continuons à appliquer le Vision 2010 – ce qui veut dire qu’en principe, ces mécaniciens/nes de loc suivent les chances d’avancement selon leur carrière.

## 2) OFFT

Monsieur Moser, Mesdames, messieurs, Le 26.03.2009, vous nous avez demandé des informations concernant une requête des CFF concernant la reconnaissance de la profession de mécanicien de loc par l’OFFT. Entretemps, nous avons eu des contacts avec l’UTP (Union des transports publics) et pouvons donc vous informer comme suit: L’Union des transports publics projette de présenter une demande de soutien à l’OFFT pour l’élaboration d’un examen professionnel «spécialisé/e en transports publics» (titre). Cette examen professionnel doit inclure les domaines planification/dispatching/ ainsi que management/vente. De cette façon, l’UTP désire combler les lacunes entre la formation de base et l’examen professionnel supérieur existant de «manager en systèmes de transports publics». Dans ce contexte, l’UTP a également

informé de la possibilité de l’élaboration ultérieure d’un autre examen professionnel «spécialisé/e en maintenance de technique ferroviaire». **Aucune requête de reconnaissance de la profession de mécanicien de loc n’a été présentée.** Pour de plus amples informations sur le projet planifié, nous vous recommandons de vous adresser à l’UTP, Madame I. Graf, vice-directeur. Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles. Recevez mes salutations les meilleures

Armin Schöni  
Office Fédéral de la Formation professionnelle et de la Technologie OFFT

## 3) Newsletters VSLF

Selon Vision 2010, il est prévu que les CFF sollicitent une reconnaissance de la profession de mécanicien de loc auprès de l’OFFT (Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie). Depuis 2005, rien n’a été fait à ce sujet et lors de la rencontre Vision 2010 en avril 2009, P-OP-ZF a informé que Login et l’UTP étaient en discussions avec l’OFFT. À la demande du VSLF, l’OFFT a confirmé que l’UTP a présenté une demande de soutien pour l’élaboration d’un examen professionnel «spécialisé/e en transports publics» pour les domaines planification/dispatching ainsi que management/vente et informé quant à la possibilité de la création ultérieure d’un autre examen professionnel «spécialisé/e en maintenance de technique ferroviaire». Aucune demande de reconnaissance n’a été faite, selon l’OFFT, pour la profession de mécanicien de loc. La confirmation de l’OFFT prouve qu’aucune demande de soutien n’a été présentée par les CFF avec l’UTP, pour la reconnaissance de la profession de mécanicien de loc; aucune volonté dans ce sens n’est discernée.

La violation de Vision 2010, à ce sujet également, démontre le manque de volonté des CFF à se conformer aux engagements. Les CFF ne peuvent s’en prendre qu’à eux-mêmes de la résiliation de Vision 2010.

## Reprise de mécaniciens CFF Cargo à CFF P

La reprise de mécaniciens CFF Cargo à P avec le salaire actuel c’est-à-dire l’EF 11 ne correspond pas aux accords qui ont été fait lors de la séance du comité de pilotage du 16 décembre 2008. On nous avait promis que les mécaniciens qui avaient atteint l’EF 14 avant le 1.1.2007 seraient repris dans la même classe de salaire.

# Concept planifié de formation de base

Daniel Ruf; Chef AZ/CCT VSLF TS



## Le VSLF ne prendra pas part au concept planifié de formation de base du personnel des locomotives CFF P

Malgré le fait que le VSLF ait prévu de dénoncer la convention Vision 2010 pour la fin de l’année 2009, celle-ci garde toute sa validité jusqu’à cette date. CFF P-OP-ZF maintient cependant son point de vue prévoyant que les mécaniciens de locomotives seront formé jusqu’au niveau qu’ils jugeront utile.

Cela contredit la pensée de Vision 2010. De plus une reconnaissance de la part de l’OFFT n’est plus à attendre dans le sens où les mécaniciens ne seront formés qu’en fonctions des besoins des CFF en non en vertu d’un plan de formation clairement établi. Un accord avec les autres partenaires sociaux n’a pas non plus été requis. Ainsi nos pierres d’achoppement ne sauraient être acceptées au sein d’un groupe de travail.

Les CFF nous ont assuré de manière con-

tractuelle que l’OFFT allait reconnaître notre profession et promis plusieurs années pour la mise en application. Les conflits opposant les divers protagonistes impliqués dans la formation ne peuvent plus être passés sous silence et génèrent chez nous de plus en plus de soucis. En outre, les instructions sont dépourvues de concept et raccourcies au gré des ressources; il n’y a plus de standards.

A l’heure actuelle, les objectifs du VSLF et des CFF en matière de formation des mécaniciens de locomotives sont très éloignés les uns des autres. Le VSLF soutient une formation complète et qualitative apte à satisfaire les besoins et les attentes des clients ainsi qu’une exploitation fonctionnelle et flexible. Les CFF, quant à eux, ne s’intéressent qu’aux coûts de la formation, au fait que celle-ci dure le moins longtemps possible avec les connaissances minimales, quitte à devoir compléter cette instruction de base à coup d’instructions onéreuses une fois l’examen final passé. Les effets pernicieux de ce système sont déjà visibles dans le fonctionnement de tous les jours. Les synergies avec des mécaniciens flexibles et des prestations contenant des engagements de véhicules moteurs variés sont perturbés durablement. Les coûts du service opérationnel progressent vers le haut. La frustration du personnel en est la conséquence.

Nous étions prêts à définir les concepts de formation de manière claire avec les CFF. La formation de la nouvelle classe de mécaniciens en catégorie C à Zürich nous rend à l’évidence que les CFF ne sont pas capables de coordonner une formation. C’est pourquoi nous ne voyons pas la nécessité de participer à ce projet, les conditions de base n’étant purement et simplement pas réunies pour ce faire.

SBB Zeitung Nr. 19, 5. Okt 2005, Seite 9

Unterschrift in aufgeräumter Stimmung: Mario Botta (Transfair), Benedikt Weibel, François Gatabin (SEV) und Theo Marty (VSLF) mit der «Vision 2010»

## Neue Karrieren für Lokführer

SBB und Gewerkschaften unterschreiben Vereinbarung über neue Berufsbilder

■ Ruedi Eichenberger (Text)  
Alexander Egger (Foto)

**Es «ist eine Chance», es «ändert die Kultur». Beide Vertragsparteien preisen das neue Berufsbild des Lokpersonals.**

Die Unterzeichnung geriet zur Zeremonie, bei der neben den Vertretern der drei Personalverbände SEV, Transfair und VSLF sogar SBB-Chef Benedikt Weibel nicht fehlte. Angesichts der Vorgeschichte ist dies verständlich: Über Jahre sorgte das Berufsbild der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer im Personenverkehr für rote Köpfe, Resultate blieben aber aus.

**Aufstieg wird möglich**  
Erst die von Anfang an sozialpartnerschaftlich mitgestaltete «Vision 2010» brachte Erfolg. Kernpunkte sind ein einheitliches Berufsbild («Lokführer/in Kat. D») und nach Aufstiegs-potenzial kategorisierte Depotstandorte. Ein eigenes Kader-nachwuchsprogramm eröffnet

Karrieremöglichkeiten auch ausserhalb des Lokführerberufs.

**Beidseitige Zufriedenheit**  
Für Operating-Chef Philippe Gauderon ist die Vereinbarung «eine neue, nachhaltige Perspektive» für das Lokpersonal und «eine echte Chance» für die SBB, wettbewerbsfähige Leistungen anzubieten und zugleich die Arbeitsplätze des Lokpersonals mittelfristig zu sichern.

Zentral ist für Gauderon die «klare und transparente Laufbahn» für die Lokführer. Diese werde bei ihnen eine Kulturänderung in Gang setzen, ist SEV-Vizepräsident François Gatabin sogar überzeugt. «Der Ausgleich der Interessen ist gelungen», bilanziert Gatabin und streicht als besonderen Erfolg die Öffnung der 15. Funktionsstufe hervor. Einziger Negativpunkt ist für den Gewerkschafter die Abwertung von vier Regionalverkehrs-depots «mit tiefem Aufstiegs-potenzial» mit Funktionsstufe 12 als Maximum.

# Caisse de pension des CFF – quo vadis?

Richard Widmer; CO-Redacteur Loco Folio TS

Il fut un temps où la caisse de pension des CFF était un bon point significatif lors de l'embauche aux chemins de fer fédéraux, car elle garantissait au collaborateur un revenu assuré à un niveau relativement confortable, arrivé l'âge de la retraite. Au cours des dernières années, ceci s'est fondamentalement modifié: une couverture insuffisante lourde de conséquences, ainsi qu'une structure défavorable (une majorité de bénéficiaires de rente par rapport aux personnes actives) confèrent un sentiment d'insécurité.

Le 1er janvier 1999, la caisse de pension des CFF est issue de l'ex-caisse de secours et de pension des CFF en tant que fondation de droit privé. Au moment de la fondation, la caisse de pension des CFF a été financée par la Confédération avec CHF 12,6 milliards et un degré de couverture de 100%. Du fait de développements défavorables sur les marchés financiers, la CP CFF s'est retrouvée avec une couverture insuffisante, car la Confédération ne l'avait pas dotée de réserve de fluctuation. Ce qui a gravement accentué le problème, c'est que la CP CFF compte un très gros pourcentage de retraités, qui représente 52% des assurés (moyenne suisse: 21%! ). Pour ce qui est du capital de prévoyance, le chiffre se monte même à 63%.

Afin de remédier à la déroute financière de la CP CFF, différentes mesures d'assainissement ont été décidées: dès la deuxième moitié de l'année 2003 et jusqu'à fin 2006, les assurés actifs ainsi que l'entreprise ont payés des contributions supplémentaires de 1,5 pourcent chacun. Ces contributions des employés ont été reprises par les CFF à partir de la fin 2006, en échange de quoi les collaborateurs renonçaient à une augmentation de salaire. – Les intérêts des futures rentes ont été baissés et les conditions en cas de retraite anticipée volontaire sont devenues plus sévères. – Depuis 2004, les bénéficiaires de rente se passent de la compensation du renchérissement.

Marquant un tournant important, la CP CFF est passée de la primauté des prestations à la primauté des cotisations à partir du 1er janvier 2007, ce qui implique des contributions plus élevées pour les assurés et des prestations réduites à l'avenir. À ce moment-là, les CFF ont versé une contribution de CHF 1,5 milliards pour l'assainissement des actifs de la CP CFF. Fin 2008, la CP CFF a inscrit un degré de couverture de 79,2 pourcent. À vrai dire, de plus amples mesures d'assainissement

s'imposeraient (dans une interview du «Handelszeitung», le CEO des CFF Andreas Meyer, a mentionné des réductions de salaire allant de 8 à 10% pour les collaborateurs actifs). Celles-ci sont cependant suspendues pour l'instant, car l'année dernière, les CFF ont fait une demande d'aide auprès de la Confédération pour l'assainissement de la partie retraite – et invalidité – de la CP CFF. Sur quoi, le Conseil fédéral a élaboré un modèle de consultation, avec quatre variantes (variante 1: contributions fédérales de CHF 1,9 à un maximum de CHF 3,2 milliards / variante 2: CHF 1,7 milliards / variante 3: CHF 0,7 milliards / variante 4: CHF 0). Le délai pour la consultation a expiré en novembre 2008. Actuellement, le Conseil fédéral met au point une communication à l'attention du Parlement fédéral qui délibérera sur cette question, probablement dans le courant de cette année, avant de prendre sa décision.

Selon la décision du Parlement, d'autres mesures d'assainissement s'imposeront, telles que les réductions de salaires de 8 - 10% pour les collaborateurs, comme mentionné ci-dessus. Les bénéficiaires de rente, en revanche, ne peuvent actuellement pas être associés à l'assainissement (à l'exception de la suppression de la compensation du renchérissement), car la loi dit qu'il est interdit d'empiéter sur leurs «droits durement acquis». La charge s'appuie en conséquence sur les épaules du personnel en activité, ainsi sur celles des CFF, ce qui soulève la question de l'acceptabilité.

Trois points qui constituent la cause de la débâcle de la CP CFF sont brièvement résumés ci-après:

1. Le financement incomplet de la CP CFF par la Confédération à l'occasion de son passage dans le domaine privé (pas de réserve de fluctuation).
2. La partie prédominante de bénéficiaires de rentes par rapport aux collaborateurs actifs (en grande partie, ces bénéficiaires sont partis à la retraite dans des conditions relativement confortables et leurs droits sont protégés par la loi, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas être appelés à contribuer à l'assainissement de la caisse).
3. L'évolution négative de la plupart des marchés financiers dans les années après 1999.

Après coup, les points 1 et 2 s'avèrent être des erreurs commises lors de la fondation de la CP CFF. Probablement que sur les deux pages du contrat - en raison des bons résultats affichés par la bourse au

cours des années préalables - les «auxiliaires de naissance» ont tout simplement occulté les énormes risques, dans l'espoir que le «troisième prestataire» (les gains à la bourse) suffirait à régler d'éventuels problèmes. Lors de sa création, la CP CFF a été clairement moins bien pourvue que les autres caisses de pension issues des entreprises fédérales (Publica, Swisscom, Ruag). Une partie des bénéficiaires de rente de ces caisses-là a été laissée à la Confédération, ce qui représente un net allègement.

On se demande qui est responsable de la création de cette structure et de son désastre financier. En tant que propriétaire de l'entreprise, la Confédération a des obligations, surtout que lors de sa fondation, elle n'a pas doté la CP CFF de moyens suffisants. Les responsables ont vraiment été naïfs. Entretemps, plusieurs personnes déterminantes ont reconnu l'importance du problème pour notre entreprise et recherchent activement de solutions. L'ancien président du conseil d'administration, M. Lalive d'Epinay, s'était fixé comme objectif de régler les problèmes de la CP CFF avant son départ. Ses efforts sont restés sans succès. La direction et le conseil de fondation de la CP CFF tentent également de remettre le navire à flots. Afin de découvrir dans quelle direction ils s'engagent, nous avons présenté à M. Rudolf Stampfli (directeur) et à M. Erwin Schwarb (président du conseil de fondation, ainsi que représentant du personnel au conseil de fondation) un questionnaire à chacun. Malheureusement, tous les deux ont refusé de répondre à nos questions, en faisant référence aux discussions en cours et la situation difficile de la CP CFF. Nous avons également présenté nos questions à l'avocat consulté par le VSLF au sujet de la CP CFF, le Dr. U. Kieser, afin qu'il nous donne son avis. Il a répondu aux questions – autant que faire se peut.

### Commentaires

Le fait que deux des responsables de notre caisse de pension refusent de répondre à nos questions est incompréhensible. Justement, alors que notre CP CFF est dans une situation extrêmement délicate, les membres ressentent un besoin d'informations accru. Il est tout aussi difficile de comprendre pourquoi le VSLF - en tant que deuxième plus gros partenaire social - a constamment été ignoré dans la composition du conseil de fondation de la CP CFF, qu'il est hasardeux de chercher à saisir quelles sont les responsabilités de la situation actuelle de la caisse de pension ou vers quel chemin les «décideurs» s'engagent. Ce qui est clair: c'est qu'il s'agit de notre argent! Par conséquent, nous devrions recevoir des réponses à nos questions.

En ce qui concerne les éventuelles mesures

d'assainissement, il se peut tout à fait que l'instant critique pour les collaborateurs actifs soit arrivé. Les pires scénarios, qui seraient représentés par des réductions de salaire drastiques, sont inacceptables pour le VSLF. À cet égard, le président du VSLF s'est exprimé en toute clarté dans son rapport annuel: «Si un assainissement de la CP CFF aux frais du personnel actif des CFF était décidé, le VSLF a préparé des actions de protestation, allant jusqu'à l'intervention active dans la circulation des trains. Le personnel actif des CFF ne payera pas pour l'assainissement des fonctionnaires retraités d'une époque où l'état était en charge de l'exploitation, et pour lesquelles la Confédération est clairement responsable»- Il n'y a rien à ajouter.

Ueli Kieser; Avocat VSLF TS

**Remarque préliminaire:**

Dans ce qui suit, position est prise sur les questions auxquelles je peux répondre. Quant aux questions qui s'adressent tout d'abord à Monsieur Stampfli (mais dont les réponses correspondantes ne sont toutefois pas disponibles), on renonce à la réponse.

*Question: Quelles possibilités d'assainissement y a-t-il?*

Réponse: Pour autant qu'il faille mettre en œuvre un assainissement, d'une part les recettes peuvent être augmentées et d'autre part, les dépenses diminuées. Dans le cas de l'augmentation des recettes, il s'agit de contributions plus élevées (ce que l'on appelle des contributions d'assainissement) de la part des employeurs et des collaborateurs. De plus, il faut examiner régulièrement si, éventuellement, certaines personnes sont responsables de l'assainissement; dans un tel cas, des plaintes en responsabilité doivent alors être engagées.

*Question: Les bénéficiaires de rente, qui représentent la majorité des assurés, ne sont actuellement pas mis à contribution pour l'assainissement de la CP CFF. À cet égard, est-ce quelque chose va changer et quel est votre avis là-dessus?*

Réponse: Jusqu'à tout dernièrement, il n'entrait pas en ligne de compte de faire participer les bénéficiaires de rente aux assainissements. Mais il semblerait pourtant que petit à petit, la façon de voir les choses s'oriente quelque peu différemment puisqu'il semble désormais possible que l'assainissement ne soit plus placé sur les seules épaules des assurés actifs (c.-à-d. des personnes qui travaillent). Pour des raisons d'égalité justement, il peut être nécessaire, dans une certaine mesure, de mettre également les bénéficiaires de rente à contribution pour les questions d'assainissement. Toutefois un doigté considérable est nécessaire!

# Interview caisse de pension des CFF

Richard Widmer; CO-Redacteur Loco Folio TS

**Interview de Monsieur Erwin Schwarb, président du conseil de fondation de la caisse de pension des CFF (CP CFF) et représentant des assurés au sein du conseil.**

### Questions:

- En tant que représentant des assurés, vous soutenez leurs préoccupations. Quelle stratégie favorisez-vous en ce qui concerne l'assainissement de la CP des CFF?
- Dans une interview du «Handelszeitung» le 03.02.2009, Monsieur A. Meyer, CEO CFF SA, a parlé de réductions de salaire de 8-10% pour les collaborateurs, au cas où ils devraient payer paritairement pour l'assainissement de la caisse de pension - Considérez-vous des réductions de salaire de cette ampleur comme réalisables?
- Qui, à votre avis, doit répondre de la couverture insuffisante et du financement manquants de la CP CFF en 1999?
- À plusieurs reprises depuis quelques années, les assurés actifs ont dû consentir à des dégradations en ce qui concerne la caisse de pension (changement de la primauté de prestations à la primauté de cotisations). Devront-ils également, à l'avenir, compter avec une pension réduite?
- En tant que président du conseil de la CP CFF, quelles sont vos possibilités d'influence et quels objectifs poursuivez-vous en tant que représentant des assurés, afin d'améliorer la situation difficile des assurés actifs?
- Les bénéficiaires de rente, qui représentent la majorité des assurés, ne sont actuellement pas mis à contribution pour l'assainissement de la CP CFF. À cet égard, est-ce quelque chose va changer et quel est votre opinion à ce sujet?
- Les membres du conseil de la CP CFF sont régis par les CFF et les partenaires sociaux. Jamais encore, le VSLF n'a été confronté à un tel choix. Comment prévoyez-vous de corriger cette violation des statuts?

Le Dr Erwin Schwab a refusé de répondre aux questions (la rédaction)

**Interview de M. Rudolf Stampfli, directeur de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**

### Questions:

- Le degré d'amortissement de la CP CFF s'élève à 79,2% fin 2008. À quoi ressemblent les chiffres actuels?
- À combien se monte le montant manquant jusqu'à couverture des 100% (total CHF et total par assuré actif)?
- Quelles possibilités d'assainissement y a-t-il?
- Quelle variante d'assainissement jugez-vous comme réaliste/probable?
- Dans une interview du «Handelszeitung» le 03.02.2009, Monsieur A. Meyer, CEO CFF SA, a parlé de réductions de salaire de 8-10% pour les collaborateurs, au cas où ils devraient payer paritairement pour l'assainissement de la caisse de pension - Considérez-vous des réductions de salaire de cette ampleur comme réalisables?
- Les assurés actifs versent obligatoirement chaque mois leurs cotisations. Ces payeurs de prime se demandent naturellement: Comment cette couverture gravement insuffisante a-t-elle pu survenir (mis à part la couverture insuffisante additionnelle, due à la crise financière)?
- À votre avis, qui est responsable de cette insuffisance de couverture et du financement manquant de la CP CFF en 1999?
- À plusieurs reprises depuis quelques années, les assurés actifs ont dû consentir à des dégradations en ce qui concerne la caisse de pension (changement de la primauté de prestations à la primauté de cotisations, etc.). Devront-ils également, à l'avenir, compter avec une pension réduite?
- Les bénéficiaires de rente, qui représentent la majorité des assurés, ne sont actuellement pas mis à contribution pour l'assainissement de la CP CFF. À cet égard, est-ce quelque chose va changer et quel est votre opinion à ce sujet?
- Les membres du conseil de la CP CFF sont régis par les CFF et les partenaires sociaux. Jamais encore, le VSLF n'a été confronté à un tel choix. Comment prévoyez-vous de corriger cette violation des statuts?

M. Rudolf Stampfli a refusé de répondre aux questions (la rédaction)

# Processus lors de cas de signaux; Procédure selon CFF P

Hubert Giger; Président VSLF TS

Différentes informations et communications des mécaniciens de loc concernant les cas de signaux, leur prise en charge ainsi que le suivi des cas, ont poussé le VSLF à clarifier les directives concrètes auprès de la CoPe P. Ci-dessous, un résumé des résultats:

Sur la base d’une étude commandée par les CFF au Prof. Dr. Fischer de la haute école spécialisée FHNW de Suisse nord-ouest, un guide structuré des procédures a été écrit par les CFF Z-SI-AVS (ressort central sécurité) à l’intention des divisions. Une tentative de nouvelle procédure pour les cas de signaux a été mise en œuvre de mai jusqu’à fin novembre 2008 dans la division P. Comme pendant la phase expérimentale il n’y a eu que 4 cas de signaux qui ont pu être traités selon les nouvelles procédures, ce qui ne représente pas un résultat représentatif, l’essai a été prolongé et est encore en cours.

- Les points les plus importants:
- À l’aide d’un formulaire, les supérieurs des mécaniciens de locomotives peuvent noter les améliorations à apporter au processus.
  - RSQ est responsable de l’évaluation (anonyme) des cas de signaux; auparavant le supérieur juge déjà les cas de signaux conformément à une liste de contrôle donnée, et c’est seulement après le dépassement d’une valeur seuil RSQ qu’elle est directement intégrée à l’analyse. RSQ assiste aussi les supérieurs de manière consultative.
  - Un cas de signal «normal» est traité par le supérieur. Des mesures à l’encontre du mécanicien de loc sont définies par le supérieur en collaboration avec le responsable du personnel.
  - Dans la convention d’objectifs, des mesures sont élaborées et retenues, en collaboration avec les collaborateurs/-trices concernés. L’importance est mise sur le fait d’insérer des éléments positifs et constructifs dans la convention d’objectifs, ce qui renforce la confiance en soi. Les supérieurs ont été instruits dans ce sens. La feuille complémentaire «convention d’objectifs» au document «marche à suivre lors de cas de signaux» mentionne: des mesures et des objectifs constructifs doivent être retenus (pas comme «jusqu’à la date x plus aucun cas de signaux», mais des mesures concrètes afin d’empêcher de futurs cas de signaux).
- La procédure lors de cas de signaux est subdivisée en quatre phases successives:

| Phase                                                                                                     | Objectifs                                                                                                                                                                              | Procédure                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Première conversation</b><br><br>Directement après le cas de signal                                    | - garantir la sécurité<br>- garantir l’encadrement<br>- juger s’il est possible de rouler<br>- garantir la protection des données                                                      | Appliquer la directive 1 «première conversation lors de cas de signal» et estimer au vu des critères s’il est possible de rouler.                      |
| <b>Analyse</b><br><br>«le jour suivant»                                                                   | - Découverte de la vérité<br>- reconnaissance des causes et des relations<br>- rapport/ Feedback positif au mécanicien<br>- communiquer un sentiment de sécurité, s’il travaille bien. | Appliquer le guide 2 «conversation d’analyse cas de signal» et décider si le mécanicien peut repartir ou si les données doivent d’abord être comparées |
| <b>Mesures</b><br><br>lorsque tous les faits (y compris l’évaluation des données de conduite) sont connus | - éliminer les causes<br>- soutenir une activité future                                                                                                                                | appliquer «vue d’ensemble Human Factors» et «mesures» et en collaboration avec les personnes concernées, définir les mesures appropriées.              |
| <b>Post-assistance</b><br><br>à la date convenue                                                          | - garantir une continuation de l’activité<br>- maîtrise positive de l’événement<br>- conclusion du cas                                                                                 | Conduire un entretien avec le mécanicien à la date convenue pour la prise de mesures                                                                   |

## Extrait du guide «comment réagir lors de cas de signaux»

- *Si des ambiguïtés, des négligences ou des dommages au train ou à des personnes peuvent se présenter en relation avec le cas de signal, la clarification des données devrait - si possible – être repoussée ultérieurement, jusqu’à ce que le mécanicien de loc reprenne le service de roulement.*
- *Même si le mécanicien de loc peut repartir, le premier voyage devrait généralement être accompagné par un expert (ALF, PEX, supérieur) et dans des cas moins graves, cela devrait intervenir durant une des premières courses, si possible durant les trois jours suivant le cas de signal.*
- *Cette course d’accompagnement devrait non seulement servir à constater d’éventuels points faibles ou erreurs du mécanicien/-ne de locomotives, mais aussi être l’occasion de mettre en évidence ce qui est positif et d’exprimer la reconnaissance du travail bien fait. Cet accompagnement n’est pas un examen.*

Chez CFF P, un mécanicien de loc qui dans les 5 ans après un cas de signal en a un deuxième, est soumis à un examen de la

situation approfondie avec intervention de DIA.

Le VSLF se réjouit que les cas de signaux soient réglés uniformément au sein de toutes les entités des CFF et que les supérieurs soutiennent le mécanicien de loc fautif de manière motivante et compréhensive.

Comme auparavant, c’est le traitement purement statistique des cas de signaux qui est à critiquer, et non les différences au niveau technique. Ainsi, le dépassement par inadvertance d’un signal après l’arrêt dans une forte déclivité ne devrait pas être considéré au même niveau que le dépassement d’un signal à l’arrêt à pleine vitesse après avoir quittancé l’avertissement et sans la moindre réaction de la part du mécanicien.

Des conclusions mettant les cas de signaux en relation avec les contraintes professionnelles, l’intensité du travail, les sollicitations sur la santé et la monotonie croissante du travail ne conduisent pas à des améliorations concrètes, ce que nous critiquons depuis des années. Comme aucune procédure n’est prévue à ce sujet, nous ne devons pas nous attendre à des améliorations. ■

# La fin justifie les moyens

Hubert Giger; Président VSLF und Stephan Gut; Président Section Ostschweiz TS

## Les entreprises ferroviaires ont perdu de vue leur tâche principale, à savoir de conduire des trains.

L’élan omniprésent et constamment croissant des différents départements au sein des entreprises devient une charge financière insoutenable pour les entreprises ferroviaires et, par là-même, pour le personnel et les contribuables. L’instinct de conservation est considéré comme étant de première priorité, le traitement et l’administration des problèmes sont une garantie d’emploi et les solutions sont considérées comme un danger, car elles rendent les projets superflus. Nous ne remettons pas en question le fait que certains projets, ainsi que les économies ou améliorations qui en résultent, peuvent être tout à fait cohérents. Mais si on compare les résultats à l’énorme dépense en personnel et aux frais que celui-ci occasionne dans les départements de projet, on constate un écart significatif. N’oublions pas qu’il faut y ajouter différentes conséquences dans d’autres secteurs. Le manque d’efficacité des projets est continuellement voilé par des propositions sur l’augmentation de l’efficacité à la base. Et très élégamment, par des transformations forcées – aussi insensées qu’elles puissent être – on choisit évidemment la base pour un développement, un suivi et une nouvelle conception, ce qui, à l’époque de l’augmentation de l’efficacité et de la diminution des coûts par tous les moyens, génère du travail pour de nombreuses années et «assure» les places de travail; c’est-à-dire le mouvement perpétuel de la fin en soi. Le grand facteur coûts provient de la corrélation manquante entre les frais directs et indirects du produit chemin de fer global et toutes les heures et les jours générés par les participants aux groupes de projet ainsi que par tous les fournisseurs. Les exemples suivants permettent de clarifier les choses: à cause de la fermeture de la maintenance du dépôt de locomotives F de Zurich – laquelle maintenance, sous prétexte d’un accroissement de l’efficacité, a été livrée à l’infrastructure – les coûts d’entretien ont massivement augmenté:

- Différents véhicules doivent être transférés plusieurs fois par jour du dépôt F au dépôt G
- les voies devant le dépôt G sont surchargées, ce qui empêche une exploitation efficace
- Un échange de trains du dépôt est très compliqué, ce qui occasionne des frais considérables

- comme les trains ne sont pas toujours prêts en temps voulu, ça entraîne des temps d’attente pour les ouvriers et le personnel de nettoyage, c’est-à-dire des trous dans la productivité
- il faut davantage de personnel de loc pour l’échange de trains, et ce personnel manque à d’autres endroits

Les services du personnel de locomotive sont constamment intensifiés par l’augmentation du temps de conduite, sans compter les exigences accrues et les horaires des tours de plus en plus extrêmes (Cargo: tours de nuit, P: tours S-Bahn). En conséquence, ces charges pèsent de manière renforcée sur la santé et se reflètent sur la sécurité, donc engendrent des coûts; ceci génère l’absentéisme – que les absences soient courtes moyennes ou longues – ce qui à nouveau représente des frais. Par l’utilisation accrue d’ordinateurs, également chez les mécaniciens de locomotive, par exemple avec le nouveau LEA, des visions inexactes sont mises en pratique dès le départ et des problèmes sont provoqués sciemment ou par omission: à l’avenir, chaque département fera parvenir au mécanicien de locomotive des centaines de communications informelles ou liées à la sécurité par simple pression de touche. Et on s’attend à ce que le mécanicien sépare, évalue, mémorise cette abondance d’informations et qu’au besoin, il mette immédiatement chaque détail en pratique. Tandis que les coûts des départements informatiques croissent de façon incontrôlable, la productivité du mécanicien de locomotive doit être massivement augmentée (sur 250 millions de francs, 40 doivent être économisés chez ZF. Le personnel de loc va être *overnewsed and underinformed*. Afin d’obtenir des standards de sécurité raisonnables, il faudrait des filtres, ce pour quoi les CLP’s conviendraient parfaitement, s’ils n’étaient pas occupés à des projets technico-administratifs de conservation du travail. La formation du personnel de loc n’est pas bon marché, parce qu’un mécanicien de locomotive doit être en mesure de maîtriser différentes tâches et que les conséquences d’une erreur de décision pendant le travail peuvent s’avérer fatales. De ce fait, on pourrait penser que ce sont-là des raisons suffisantes pour réaliser une formation aussi complète et aussi sérieuse que possible. Loin s’en faut: une formation, ça coûte, donc on la raccourcit. Le plan à moyen terme doit être réalisé, même s’il crée des frais à long terme:

Les synergies pour des services sur tous les véhicules et voies sont détruites. Réserves massives pour trafics P et G et véhicules/voies; donc, de plus gros effectifs de personnel pour des prestations invariables = coût du personnel de loc à la hausse. Les capacités attendues des aspirants augmentent et, avec elles, les exigences concernant le recrutement d’aspirants capables. Si les exigences devaient être revues à la baisse en raison des difficultés de recrutement (ce qui, soyons honnêtes, a déjà été fait, selon PEX, CAP, CLP et LOGIN) des nouveaux coûts seraient très rapidement occasionnés. Le système ETCS d’arrêt automatique a été introduit après une naissance aux forceps très complexe; le système n’est actuellement ni compatible aux normes européennes ni payable, et à l’idée de le mettre en service sur d’autres voies, on craint la complexité et les frais. Les facilités d’emploi pour l’utilisateur – donc le mécanicien de locomotive – ne sont pas tangibles, chaque saisie de données nécessite un temps coûteux et la maîtrise n’est pas garantie sans formation continue intensive. Le système engendre des coûts de suivi, comme une formation continue incessante de l’utilisateur ainsi que du personnel de maintenance; il n’y a pas d’accroissement de la sécurité visible, l’influence négative sur la fiabilité des véhicules est énorme. Tous ces exemples peuvent être combinés les uns avec les autres à l’envi. Considérées dans leur intégralité, les conséquences s’avèrent hors de prix, stupides et tout à fait déraisonnables pour une entreprise. Il n’est pas possible d’identifier un responsable pour ces déploiements d’erreurs. Chaque cellule travaille correctement en soi, même si l’organisme est agonisant. Les commissions du personnel, les syndicats et les promoteurs (participant au forum) partagent la responsabilité, puisque divers projets et rencontres servent de certificats de travail et servent finalement à générer des places de travail.

Avec le projet TOCO des CFF, on nous a promis une réévaluation objective des exigences de chaque profession. Si cela ne tombe pas en décrépitude de la même façon que l’ancien projet SALSA, les problèmes devraient enfin pouvoir être résolus. Le profit pour l’entreprise, et donc pour le contribuable, devrait être placé avant l’intérêt personnel. ■

STOP RISK 1

Information CFF TS

SBB CFF FFS  
Division Personenverkehr  
Operating

Info Arbeitssicherheit

STOP RISK

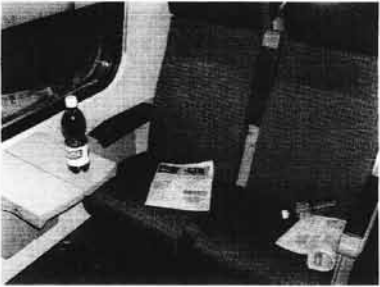
### Gefahr beim Einsammeln von Zeitungen

**Gegenstand:**

Stich am linken Zeigefinger durch eine Spritze.

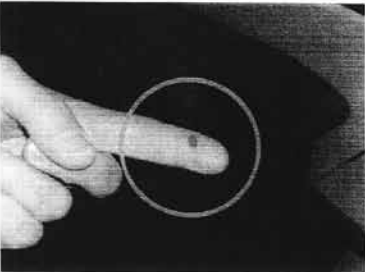
**Unfallhergang:**

Der Mitarbeiter musste die Zeitungen von den Sitzen eines 2.-Klass-Wagens entfernen. Er trug die für diese Aufgabe vorgesehene PSA, einschliesslich der Schutzhandschuhe «Resista Soft».



**Folgen:**

Als er eine Zeitung in die Hand nahm, übersah er, dass darin eine Spritze verborgen war. Er spürte einen Schmerz am linken Zeigefinger. Leider wurde der Mitarbeiter trotz des Handschuhs durch die Spritze verletzt. Das Blut in der Spritze war mit dem HI-Virus infiziert.



**Massnahme:**

Die Mitarbeitenden darauf hinweisen, dass sich in Zeitungen, zwischen den Sitzpolstern, in den Handtuchfächern oder auf den WC-Papierrollen immer eine Spritze verbergen kann und daher höchste Vorsicht geboten ist. Kein Handschuh bietet ein Schutz gegen Spritzenstiche!

Danger lors du ramassage des journaux

**Objet:** Blessure à l’index gauche due à une seringue usagée

Déroulement de l’accident:

L’employé devait ramasser les journaux posés sur les sièges d’une voiture de 2ème classe. À cet effet, il portait les EPI prescrits, y compris des gants de protection (Resista Soft).

Suites:

Alors qu’il ramassait un journal, il ne s’est pas aperçu qu’une seringue y était glissée.

Il a ressenti une douleur à l’index gauche. Malheureusement, et malgré les gants de protection, l’employé a été blessé par la seringue. Le sang dans la seringue était contaminé par le virus du SIDA.

Mesures:

Signaler aux employés que dans les journaux, entre les sièges, dans les distributeurs d’essuie-mains ou sur les rouleaux de papier de toilette, il peut toujours y avoir une seringue dissimulée et que pour cette raison, la plus grande prudence est requise. Les gants n’offrent pas de protection contre les piqûres des seringues.

STOP RISK 2

Lettre à Ph. Gauderon; Chef Infrastructure CFF TS

Exigences du VSLF relatives à la signalisation des tronçons de ralentissement

Monsieur Gauderon,

Depuis de nombreuses années, la signalisation des tronçons de ralentissement sur le réseau des CFF laisse à désirer et est en principe tout à fait insuffisante, compte tenu du trafic ferroviaire actuel. Les tronçons de ralentissement peuvent être source de graves accidents et sont toujours des lieux à risques non surveillés.

Le VSLF souhaite un entretien avec les personnes responsables de l’infrastructure des CFF. Afin d’obtenir des améliorations rapides, simples et concrètes, nous avons choisi le chemin direct en passant par l’infrastructure CFF, en tant qu’exploitant du plus grand réseau ferroviaire en Suisse.

Les questions les plus importantes à clarifier concernant les sections de ralentissement sont:

- Mise en place uniforme/mise en place correcte selon PCT
- Dimension des signaux/flèches d’indication
- Répétition de la vitesse
- Éclairage pour chantier actif et inactif
- Mise en place pour différentes voies

Dans le but d’avoir une entreprise de chemin de fer sûre, nous espérons pouvoir décider d’améliorations précises avec les responsables.

Salutations cordiales  
Hubert Giger  
Président du VSLF

STOP RISK 3

Notre place de travail TS



STOP RISK 4

Hubert Giger; Président VSLF TS

À la gare de Lucerne, au cours de l’hiver dernier, un signal nain a été recouvert de neige à l’occasion du déblaiement du quai. À la suite de quoi, le signal nain concerné a été dépassé deux fois en deux jours par deux mécaniciens de locomotive alors qu’il signalait l’arrêt. Ce n’est que lorsque le chef de mouvement leur a signalé le dépassement du signal, qu’ils ont remarqué la chose. Les dépassements des signaux nains qui n’étaient pas visibles ont été pris en compte comme des cas de signaux à part entière, pour les deux mécaniciens. Dans la communication de P-OP-ZF centre et P-OP-RSQ, il a été recommandé de prévenir de telles situations de la manière suivante: si le personnel de loc remarque des signaux cachés par la neige, il doit le signaler immédiatement ou, si possible, le libérer lui-même de la neige, afin d’éviter de tels incidents. Remarque du VSLF:

- Les signaux recouverts par la neige sont recouverts, et donc, par définition, ils ne sont pas visibles pour le personnel de loc; une annonce par le mécanicien de loc n’est donc pas possible.
- Après le premier cas de signal, l’infrastructure a négligé de dégager le signal; c’est de la négligence.
- Le personnel de loc n’est pas engagé pour jouer de la pelle à neige sur les voies et, de plus, il n’est pas autorisé à faire des travaux sur les voies sans la présence d’un agent de sécurité.
- Ceci devrait être connu de Markus Mörgeli et Pietro Rossi, chefs du personnel de loc, ainsi que de Rodrigo Valero, responsable de la gestion de la sécurité et de l’analyse des événements. De plus, la majorité des mécaniciens de loc ne transportent pas de pelle dans leurs affaires.
- L’infrastructure est responsable de ce que tous les signaux soient bien visibles, en toute saison. Ces problèmes de visibilité devraient pouvoir être traités en priorité tout particulièrement à Lucerne où, après chaque signal nain fermé, il y a potentiellement un itinéraire train endenché.
- C’est un signe d’incompétence et un refus de responsabilité malveillant, que d’avoir compté pour un cas de signal ce dépassement d’un signal nain (non visible) aux mécaniciens de loc concernés.

Le VSLF attend de l’infrastructure des CFF que pour la sécurité des voyageurs et des employés, selon les PCT, les lignes et les gares ne soient autorisées à la circulation que lorsque tous les signaux sont visibles.

En outre, nous espérons que les cas de signaux, qui n’ont pas été provoqués par les mécaniciens concernés, soient annulés.

Lucerne: Signal nain Y36+ dépassé deux fois en position d’arrêt  
**Objectif:** Descriptions d’irrégularités de signaux et informations sur les lieux à risque, afin d’éviter les répétitions.

Situation

- Passer de la voie 5 par le groupe 300 vers une autre voie de la gare • types de véhicules: Flirt et GTW
- Le signal nain Y36+ était partiellement recouvert par la neige – déneigement quai 5/6; signal nain Y36+; mouvement de manœuvres.

Déroulement

En l’espace de 2 jours, deux cas de signaux ont eu lieu au signal nain Y36+. Après l’arrivée à Lucerne, voie 5, les mécaniciens de locomotive ont changé de côté du véhicule. Ils ont reçu l’autorisation du chef de mouvement d’avancer jusqu’au signal nain Y41 au bout du quai. Alors qu’ils approchaient du signal nain Y41, celui-ci a indiqué «avancer prudemment». Les mécaniciens ont donc continué à rouler tout doucement jusqu’au prochain signal nain qu’ils apercevraient. Tout en avançant, ils ont dépassé le signal nain d’arrêt Y36+. Dans ce cas-là, une aiguille a été coupée. Ce n’est que lorsque le chef de mouvement leur a fait remarqué le dépassement du signal, qu’ils se sont rendus compte de leur erreur.

Conclusion

Le signal nain d’arrêt Y36+ dépassé se situe à côté du quai de la voie 6. Il était partiellement recouvert par de la neige qui avait glissé et il était donc difficile à apercevoir. Dans le domaine des signaux, la plus grande attention est nécessaire. Des influences météorologiques telles que la neige, exigent d’autant plus de vigilance. Si le personnel de loc remarque des signaux cachés par la neige, il doit le signaler immédiatement ou, si possible, le libérer lui-même, pour éviter de tels incidents. Nous vous souhaitons bon voyage, sans accident.

Markus Rossi  
Chef du personnel de loc  
Pietro Mörgeli  
Chef du personnel de loc  
Rodrigo Valero  
Gestion de la sécurité, analyses des événements

STOP RISK 5

Communication actuelle P-OP-ZF centre TS

Nettoyage d’aiguillage de Koblenz

Cher personnel de loc,  
La gare de Koblenz n’est que partiellement équipée de chauffages d’aiguillages. Le parcours de la voie 50 (garage du train-navette 26507) à la voie 1 passe par l’aiguille 38, qui n’est pas équipé de chauffage d’aiguillage. Puisqu’au moment en question, il n’y a qu’un collaborateur en service à la gare de Koblenz, il peut sans doute faire appel à l’équipe de nettoyage des aiguillages par l’équipe technique. Toutefois, Koblenz n’est réparti qu’en seconde priorité et l’équipe de nettoyage de Koblenz n’est guère au travail avant 07.00 heures.

Afin que le train 26507 puisse circuler à temps, ce travail supplémentaire est, comme auparavant, transmis au personnel de loc. Pour le nettoyage d’aiguillage, un balai est disponible près du pylône.

Nous vous remercions de votre aide et vous souhaitons un tour sans problèmes. Salutations cordiales.

Roland Hunkeler  
Chef personnel de loc

Walter Merz  
Chef personnel de loc

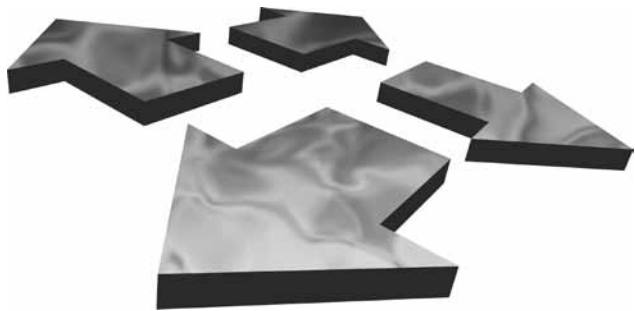
Rente-pont AVS BLS TS

Ce problème a déjà été soulevé dans le Loco Folio 02/2008. Malheureusement pour les collègues concernés, aucune solution satisfaisante n’a été trouvée. Notre avocat se trouve au pied du mur avec le BLS en ce qui concerne cette affaire, sans espoir de résolution prochaine. Les personnes concernées ont décidé de laisser la justice trancher. On peut compter sur un jugement fin 2009.

Comité directeur  
Karl Liechti

# Rencontre OFT - VSLF du 17 Décembre 2008

Liste des questions du VSLF et des réponses de l'OFT TS



## Participants de l'OFT:

Marco Schmied, vice-chef de section de la sécurité  
Martin Hammer, expert  
Markus Lüthi, expert

## Participants du VSLF:

Hubert Giger, président  
Philipp Maurer, comité directeur  
Andreas Jost, comité directeur  
Daniel Ruf, comité directeur

## Audits de l'OFT: Réclamations / mesures d'éloignement du conducteur de locomotive

- Qu'est-ce que l'OFT peut contrôler au cours de l'audit d'un mécanicien de locomotive?
- Quelles mesures sont prévues, dans le cas où le conducteur de locomotive ne satisfait pas à tous les points?
- Comment se produit un éventuel éloignement du mécanicien de loc de la locomotive par l'OFT lors un audit?
- Comment le mécanicien de loc est-il informé?
- Quelles sont les compétences des différents collaborateurs de l'OFT concernant les mesures d'éloignement du mécanicien de loc?

## Appréciation de l'OFT:

L'OFT contrôle principalement le train / le véhicule moteur. L'OFT se présente et justifie son identité. Le permis du mécanicien de loc est contrôlé. Dans certains cas justifiés, une interdiction de conduire peut être prononcée à l'encontre du mécanicien de locomotive, lequel entre immédiatement en vigueur (le permis ne lui est pas retiré). L'employeur est informé. Le mécanicien de loc doit signer le procès-verbal de l'inspection du train (avec les éventuels défauts constatés) pour le compte de l'employeur.

## Contrôle du niveau des langues du personnel de loc

- Est-ce que des contrôles du niveau des langues peuvent avoir lieu au cours d'un audit de l'OFT?
- Si oui, comment ces tests ont-il lieu et quel niveau est contrôlé?

## Appréciation de l'OFT:

Au cours de l'inspection des trains par l'OFT, le niveau des langues est contrôlé, dans le sens où un entretien technique dans la langue respective doit être possible. Définition: (2000759 EG EuroLEX correspond à peu près au niveau A1 + expressions propres aux cheminots. Nouvelle désignation niveau OFT (capacité à communiquer conc. la routine de l'exploitation et en cas d'urgence)

## Mécaniciens de loc-modules de permis P / G

- Quels sont les critères permettant la suppression des modules P ou G sur le permis OFT?
- L'OCVM différencie par catégories et non selon le mode d'utilisation des voitures?

## Appréciation de l'OFT:

(voir page à droite)

## Cas de signaux

- Est-ce que tous les cas de signaux sont déclarés par les ETF à l'OFT, et si oui, de quelle manière l'OFT peut-il garantir l'exhaustivité des données?
- Quelles mesures est-ce que l'OFT ordonne / recommande à l'encontre du mécanicien de loc et de l'ETF lors de cas de signaux?

## Appréciation de l'OFT:

L'OFT rédige régulièrement des rapports de sécurité. Il reçoit les informations sur les cas de signaux par les gestionnaires de l'Infrastructure.

## Feuille de marche dans le système Gazella BLS / Solution de repli

- À quoi ressemble la solution de repli lors de l'utilisation de l'horaire électronique pour le personnel de locomotives? Variante CFF LEA / BLS Gazella.

## Appréciation de l'OFT:

L'ETF est responsable pour qu'une solution de repli conforme ne menace pas la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

## Remarque du VSLF:

La sécurité liée aux solutions de repli BLS Gazella / CFF LEA est claire pour autant que les directives correspondantes (directives d'exploitation / annexe PCT) soient fixées (arrivée sur une voie occupée, voie d'utilisation limitée, barrières ouvertes avant le signal de sortie).

## Contrats de travail 2 endroits différents où le travail commence et finit.

- Est-ce que différents lieux de travail dans la répartition sont autorisés (pas de relève des mécaniciens de loc manquants dans les autres dépôts), d'autant plus si la LDT présume que les employés habitent sur leur lieu de travail et que le temps de parcours vaut comme temps de travail?
- La LDT ne prescrit pas le lieu de résidence. Est-ce du devoir du mécanicien de loc de prendre son équipement de travail à la maison, et si oui, selon quelles dispositions légales?
- Quelles sont les dispositions de l'OFT concernant la directive 3 de l'infrastructure sur la loi du travail. Qu'est-ce qui d'après l'OFT est acceptable, relativement aux vestiaires, douches, locaux de repos, distances?

## Appréciation de l'OFT:

Lieux de travail: chaque employé disposant d'un contrat de travail a un lieu de service. Il est possible d'avoir deux contrats de travail avec deux lieux de service. Il est important que le rapport des contrats de travail soit respecté (p. ex. 40/60%). Les groupes de travail ne sont pas acceptés par l'OFT. Équipement à la maison, directives 3 de l'infrastructure, règlement sur le travail: d'après SECO Est inspection du travail / conditions de travail: dans les grands établissements, il n'y a qu'un seul lieu pour le début et pour la fin du travail pour chaque employé. Les gares dont les différentes parties sont très éloignées, sont à considérer comme deux lieux de travail distincts. Il n'est pas acceptable de devoir prendre les vêtements de service et l'équipement de protection à la maison. Des vestiaires doivent être mis à disposition à proximité, sur le lieu de travail.

## Découche

- Le BAR CFF est un ensemble de dispositions au niveau le plus bas, c'est-à-dire en-dessous du CCT, LDT. Pourquoi les BAR peuvent-ils prévoir une découche en-dessous de 9 heures? Quels articles de la LDT / OLDT règlent la découche pendant le service?

## Appréciation de l'OFT:

Le tour de repos ne peut en aucun cas être inférieur à 9 heures. Si le tour de repos est de moins de 9 heures, il doit être considéré comme une pause.

## Test PTU pour mécanicien de loc (ancien test d'aptitude de l'UE)

- Quelle est la durée de validité du test sur les différents niveaux, si les tours ne se font pas au niveau examiné?
- Pourquoi des tests PTU ne sont-ils pas régulièrement ordonnés pour tous les mécaniciens de locomotive?

## Appréciation de l'OFT:

La validité du test est illimitée sur le niveau passé, aussi longtemps que la personne testée est employée dans une entreprise de chemin de fer.

## Attribution d'un service

- Combien de temps à l'avance celui-ci doit-il être connu? Selon l'art. 19, l'OLDT requiert l'établissement d'un tableau de service selon le modèle de l'annexe A (tableau de service). Ces tableaux doivent contenir les indications sur la durée quotidienne et moyenne du travail, les tours de service et de repos, ainsi que si possible, les temps de repos pris au dehors. Il n'est pas fait mention d'une exception, disant que quelqu'un ne devrait pas recevoir ce tableau et, dans l'article 5, il est écrit que le tableau doit être présenté au personnel sous forme de projet au moins 10 jours avant son entrée en vigueur. Selon l'annexe A, le tour de service suivant est toujours notifié sur ces tableaux, car sinon, les tours de repos ainsi que la durée du travail ne peuvent pas être déterminés. Si ça n'était pas le cas, que doit faire un employé avec une répartition de service et un tour de service en blanc.

Les annexes B et C se réfèrent exclusivement à une répartition annuelle ou mensuelle. En ce qui concerne la répartition annuelle, seules sont signalées les dates des jours de compensation et de repos et – seulement lorsque c'est possible – celles des services à effectuer. En revanche, la répartition mensuelle ne contient les jours de repos et de compensation définitifs, qu'au moment où elle est présentée.

Comment l'OFT en arrive-t-il à la conclusion que la répartition mensuelle ne devrait pas comprendre les services? Elle se fait d'après les annexes A et C, selon lesquelles les services et les tours de service suivants sont compris. Les annexes font partie des prescriptions, tout comme les textes et d'après une phrase sortie de la répartition annuelle art. 19.2 d, le service à accomplir doit si possible ressortir sur la répartition mensuelle, surtout lorsque l'annexe B n'est pas possible. Des explications plus précises sont-elles nécessaires? Si c'était le cas, on n'en arriverait jamais au moment de la notification et tout l'article 19 serait à jeter aux vieux papiers.

## Appréciation de l'OFT:

En principe, les tableaux de service et les répartitions de service doivent, au moins sous forme de projet, être présentés au minimum 10 jours à l'avance.

## Répartition des jours de compensation

## Appréciation de l'OFT:

En règle générale, des jours de compensation ne peuvent être réduits ou répartis qu'avec l'accord du personnel.

# Module P/G; Reponse OFT

Demande de Markus Loosli; Mécanicien Zurich TS

Chers collaborateurs de l'OFT,

Dans «le permis de conduire pour véhicules moteurs» que vous m'avez délivré en mai dernier, la remarque «sans le module G» est inscrite dans le paragraphe des autorisations. Que signifie cette annotation?

Est-ce que sont autorisés sans le module G:

- Mouvements de manœuvres en gare des wagons de marchandises? (p. ex. wagon de ballast Xas)
  - Mouvements de manœuvres en pleine voies avec des wagons de marchandises?
  - Rattachement de wagons marchandises en queue des trains voyageurs? (ex. Hbis, voiture frigorifique I)
  - Conduite de trains marchandises? (p. ex. train postal 90572 avec wagon-conteneur Lgnss)
  - Quelles voitures, en-dehors des voitures de trains voyageurs, peuvent être déplacées?
- Quels sont les modules (F/G) nécessaires pour:
- Trains militaires avec soldats?
  - Train-ferroutage Simplon? (conduit par la division Voyageurs)
  - chaussée roulante avec chauffeurs?

Quelles directives puis-je consulter à ce sujet?

Bonjour Monsieur Loosli,

Nous vous remercions de votre demande, par rapport à laquelle nous prenons position comme suit:

## 1. Mécanicien de loc catégorie D avec restriction «sans trains G», compétences

Notre prise de position se réfère à l'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM). Cela parce que l'OCVM et la directive sur les examens de capacité et les examens périodiques représentent la base pour la restriction sans trains marchandises. Au vu de la directive, on remarque que dans le secteur des voies à écartement normal, une séparation entre trains voyageurs et trains marchandises est faite, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les chemins de fer à voie étroite et le service des manœuvres (même sur la voie). On peut en conclure que ce n'était pas la connaissance théorique qui était placée au premier plan, mais la conduite sécurisée des trains. Dans le secteur des voies normales, la différence potentielle entre vitesse maximale et charge remorquée est vaste et elle exige une expérience appropriée, afin qu'un train puisse être conduit en toute sécurité. Dans le secteur des voies étroites, en raison des conditions topographiques et des inclinaisons maximales, les charges

normales et les vitesses maximales ne sont pas très différentes. Suite à ces réflexions fondamentales, j'en reviens maintenant concrètement à vos questions.

Des trains de service peuvent aussi bien se composer de trains marchandises que de matériel roulant pour les trains voyageurs. En outre, un wagon postal, par exemple, peut tout à fait être intégré aux deux catégories de trains. En conséquence, la question des compétences d'un mécanicien de loc de catégorie D sans module G ne se pose pas dans le choix des wagons, mais plus sûrement dans leur nombre et la desservance des freins. Dans la directive, l'OFT n'a pour le moment pas fixé de chiffres concernant le nombre maximal d'essieux ou le tonnage pour l'attribution des modules P ou G, mais en revanche, des critères d'examen ont été établis. Pour la catégorie C il existe une restriction de la vitesse maximale à 100 km/h, et une limite de fret de 600 tonnes sur les voies à forte déclivité.

C'est pourquoi, ça ne joue aucun rôle que vous rouliez en train ou en mouvement de manœuvres tiré ou refoulé. Il faut exécuter la disposition conforme, selon les PCT.

## 2. Trains P et G

Afin d'obtenir une autorisation de circuler pour les trains G (de même que pour la levée d'une restriction), un examen pratique avec un train de marchandises est demandé. Lors de l'examen, des critères minimums concernant la vitesse maximale, la longueur des voies et la charge remorquée doivent être atteints. C'est un expert mandaté par l'OFT qui fait passer l'examen. Des questions théoriques peuvent être glissées dans la partie pratique. Il n'y a pas d'examen de théorie.

## 3. Modules nécessaires:

Trains postaux: P ou G; Trains postaux avec transport de personnes: P; Service Auto / trains, ferroutage: P; Trains militaires (avec personnes): G; Accompagnement des trains pour les manœuvres, Chaussée roulante: G Les modules cités sous point 3 ne sont pas spécifiés dans les directives, mais ils sont toutefois connus des experts.

L'OCVM peut être trouvé dans la collection des lois fédérales et les directives sur le site internet de l'OFT

Salutations cordiales

Charles Jetzer  
Expert DETEC /OFT

# Module P/G; Reponse PEX

Markus Loosli; Mécanicien Zurich TS



Depuis la séparation P/G, l'entreprise nous refuse la conduite des trains marchandises jusqu'à ce que, finalement, nous ayons perdu le tampon du module G du permis. A cause d'un conflit de sillons, Voyageurs nous demande à nouveau, à nous mécanicien de loc P, d'inclure les trains conteneurs postaux 19071 et 90572 dans le tour 229. Ceci est l'occasion de demander la restitution du tampon avec suffisamment de pratique de conduite des trains de marchandises. Je ne comprends pas «la justification» de PEX (voir ci-dessous). Pas plus que le comportement des collègues du groupe 2. Je n'ai aucune idée de ce que je ferai si on m'attribue ce tour. Le refuser? Laisser les conteneurs sur place? Conduire à 60 km/h, au début du quai 20 km/h?

## Mail pour PEX:

Cher PEX,  
Situation initiale: Avec étonnement, je constate que lors du tour 229, le groupe 2 de mécaniciens de loc sillonne la région avec la composition de train suivante: Re420, A, 4B, BDt, 6 Lgnss (voitures de conteneur). Après 1999, la conduite des trains marchandises a été retirée aux mécaniciens de loc du trafic voyageur et finalement, lors du dernier examen périodique, on nous a également enlevé le tampon de module G sur le permis. Questions en suspens:  
- Comment justifie-t-on la conduite des conteneurs de trains postaux 19071 et 90572 par les mécaniciens de loc P, alors qu'il n'existe plus d'autorisation pratique ni théorique.  
- Que pense donc l'OFT du fait que des trains marchandises soient conduits par des mécaniciens de loc sans permis G? Ou encore plus captivant serait de savoir ce que dirait un juge de la situation, du point de vue juridique, après un trajet extraordinaire avec des wagons Lgnss.  
Le mystère est-il explicable?

Veuillez agréer mes salutations distinguées  
Markus Loosli

Salutations cordiales  
Toni Ackermann  
Gerhard Sidler

## Mail 1 de PEX:

Salut Markus,  
Merci pour ton mail.  
Toni Ackermann et moi-même avons examiné le problème. Tu recevras une réponse de sa part à ce sujet.  
Le problème des freins a été résolu avec ces voitures par un vaste assainissement.

Salutations cordiales  
Gerhard Sidler

## Mail 2 de PEX:

Bonjour Monsieur Loosli,  
Spontanément, cette situation peut sembler un peu étrange. Ci-après, l'explication à ce sujet:  
- L'attribution des trains a lieu d'après un schéma numéroté. Des trains tels que les 19071 sont considérés comme des trains de matériel vides et les trains 90572, comme des trains postaux.  
- Déjà à l'époque des anciens horaires, «des wagons marchandises» ont été mis avec des voitures de trains voyageurs. Exemple: Ziegelbrücke – Coire où des conteneurs pour le KVB ont également été accrochés.  
- Pourvoir un train de telles voitures ne devrait pas causer de problèmes de conduite. Après tout, dans les dispositions de base PCT, on attend des mécanicien de loc sans module G une connaissance de base sur les prescriptions de freinage pour P et G.  
- Le maniement du système de freinage dans un train mixte, EW II et Lgnss, ne devrait pas causer de problèmes si les directives générales de maniement des freins en vigueur sont observées.  
- Dans le cas concret, le fret est en outre limité à un maximum de 7 Lgnss.  
Avec ces explications, nous espérons avoir abouti à la solution «de l'énigme».

Office fédéral des transports OFT TS

## Question n° 31 sur la LDT

Combien de temps de travail faut-il compter pour le trajet, lorsque le travail ne commence ou ne finit pas sur le lieu de service. Ni la LDT, ni ses directives, ne se prononcent concrètement sur cette question. Comme le début et la fin du service doivent normalement se faire sur le lieu de service, l'employé n'est pas obligé d'assumer un surcroît de dépenses afin d'accomplir son service dans un autre endroit. En conséquence, le surcroît de dépenses occasionné par le trajet du domicile à un lieu de service extérieur, considéré par rapport au trajet normal, doit être compté comme temps de travail. Le temps de travail supplémentaire doit être pris en compte sur le tour de service et les répartitions de service selon les directives en vigueur, comme il se présente concrètement. Il ne doit pas être calculé d'après un système de forfait. Si l'employé se rend de son domicile directement au lieu de travail qui lui a été assigné, il s'agit d'un déplacement professionnel. Le temps nécessaire doit être compté comme temps de travail à partir du moment où l'employé quitte son domicile, sauf si le lieu de travail peut être rejoint plus rapidement que lieu de service. Si le trajet vers le lieu de travail extérieur ne représente pas de surcroît de dépenses pour l'employé, le service commence ou finit à partir du domicile ou du lieu de service, cela dépend lequel des deux est le plus proche du lieu de travail.

art. 11 § 7 OLD  
Office fédéral des transports OFT

info@bav.admin.ch  
bases juridiques

<http://www.bav.admin.ch/azg/02033/02082/index.html?lang=de>

# NBS

Oskar Ganz; Mécanicien Zurich TS

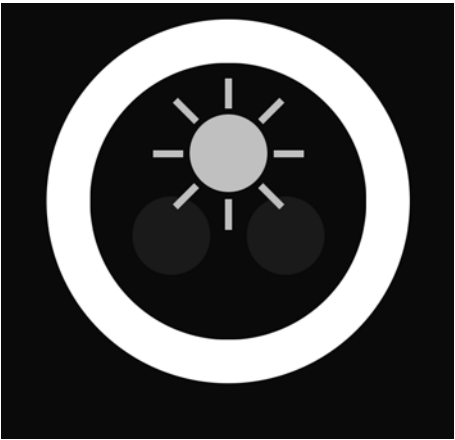
## Lettre au CLP

Le centre de télécommande d'Olten m'a appelé pour me dire que suite à des travaux de construction sur la voie voisine, je devrais rouler en marche à vue. Bizarrement, le signal principal (signal auxiliaire) clignotait également sur ma voie et je me suis renseigné auprès de l'agent responsable sur la cause de ce signal auxiliaire clignotant. Sur quoi, il m'a demandé si je ne savais pas que le signal auxiliaire signifiait «marche à vue». Je lui ai rétorqué qu'en principe, sur la NBS, les signaux lumineux ne devaient plus être considérés. Résultat: Sur la base de mes vingt ans d'expérience de conduite, je voudrais mentionner qu'aux CFF, avec une bonne dose de précaution, il m'a été possible de bien rouler, en toute sécurité. Ça veut dire: dans une nouvelle situation comme la mienne, d'abord clarifier les circonstances avec précision et ensuite rouler.

En outre: si l'entreprise se met à «bricoler», un avertissement du chef de circulation serait bienvenu. À mon avis, ce sont deux choses (marche à vue suite à des travaux et signal auxiliaire) que l'agent responsable n'a manifestement pas remarquées.

- Sur la NBS est en principe indiqué «marche à vue» sur le DMI avec OS (on sight), ce qui était le cas.
- Le signal auxiliaire a une autre signification- Le signal auxiliaire clignotant permet de franchir le signal à l'arrêt et de continuer «en marche à vue». (R 300.2, 8.2.2 signal auxiliaire)

À cette occasion je voudrais encore mentionner que la radio GSMR (tunnel) était partiellement interrompue et que de temps à autre j'en avais pas de liaison avec le centre de télécommande d'Olten.



# Section Genève

André Alder; Président section Genève



Chers collègues,

Il aura fallu attendre plus de 100 ans pour que Genève ait une section et son propre comité, nous voulons rattraper ce temps perdu...

En effet, les événements de ces dernières années comme la résiliation du CCT, le 1er projet d'auto répartition, l'examen et la circulation à l'étranger, la séparation des groupes sur postulation avec auto remplacement pour le Gr CIS et une semaine à disposition imposée aux autres groupe, cours de langues et le future CEVA ont mis en évidence une dispersion des individualités et le manque de structure organisée afin de pouvoir dialoguer avec les dirigeants CFF. Nous avons donc créé la section de Genève le 27 mai 2008 à 14 h.

Je profite de remercier le comité central et plus particulièrement M. Huber Giger pour leurs conseils et leur soutien financier, ainsi que pour leur travail au niveau National. Nos tâches seront les suivantes: Harmoniser la situation des mécaniciens comme le prévoit la LDT, le CCT et la BAR en faisant respecter:

- La répartition des postes de travail en fonction des échelons de salaire, notamment le remplacement des départs à la retraite selon Vision 2010.
- L'ordonnance 3 de la loi sur la durée du travail 822.113 art. 30.
- La répartition mensuelle qui ne se fait pas en conformité avec l'OLDT 822.211.
- L'attribution de deux emplacements de travail qui est contradictoire avec le CCT et la LDT 822.21. Correction des prises et fin de services.
- Refonte du groupe 1 sans tours à dispo!
- Contrôle des projets de tours, pas plus de 600min. Supprimer la pause de 2h à La

- Plaine. Supprimer les pauses au faisceau B; C; H; ainsi qu'à La Praille le Samedi et Dimanche. Attribution de vraie pause de 20 min (temps de déplacement non compris).
- Suivit du projet des nouveaux locaux en gare de Genève.
  - Inclure la préparation et le remisage des trains dans le taux d'occupation des mécaniciens par respect des connaissances examinées tout les 5 ans.
  - L'attribution d'une prime pour les mécaniciens qui ont un examen SNCF tout les 3 ans.
  - Les problèmes de manques de personnel à Genève.
  - Régler les problèmes de gestion avec RP.
  - Etre présent et suivre l'évolution du CEVA.

**Depuis le 1er janvier 2009, nous avons atteint au VSLF Genève plus de 60% des mécaniciens du dépôt. Nous espérons nous faire entendre et nous faire respecter pour le travail fourni. Nous privilégierons pour cela le dialogue et l'échange d'informations. Nous ne tolérerons plus les faits accomplis, les promesses non tenues et le chantage... Pour ces raisons nous avons invité une délégation des CFF (Chef PO-P-ZF, chef de région, chef RP et CLP), le 3 février 2009 afin d'entamer le dialogue qui a fait fortement défaut à Genève et nous leur avons présenté nos revendications. (Voir aussi, VSLF.com section Genève)**

Nous attendons des réponses de RP et P-OP-ZF d'ici fin mars et mi-avril.

Je tiens à remercier les membres du nouveau comité qui se sont engagés pour améliorer le quotidien de notre profession de mécaniciens de locomotive et l'immense soutien des collègues de Genève.

# Travail à temps partiel pour le personnel de loc

Markus Heer; Mécanicien Lausanne TS

Cher chefs du personnel,

Je me permets de vous décrire ci-joint la situation suivante:

Il y a deux ans, nous avons reçu par la poste une brochure des CFF (voir le supplément) qui nous a décrit de manière alléchante le sujet «travail à temps partiel pour le personnel de loc».

Après en avoir discuté avec ma femme et ma famille, je me suis décidé pour un temps de travail partiel de 90%, une première étape à risquer. L'idée d'un emploi à 80% aurait été la deuxième phase de la tentative.

Les raisons:

Je vais sur mes cinquante ans et j'ai constaté que les tours extrêmes du matin me fatiguent de plus en plus. Le travail à temps partiel me permet, avec les deux vendredis supplémentaires par mois, de m'aménager de plus longues phases de récupération. Un plus pour mon employeur, puisque je ne me vois pas dans l'obligation d'être malade pour récupérer!

Ma femme peut à nouveau exercer un emploi à temps partiel, ce qui est bon pour

son équilibre et celui de notre famille. Notre vie sociale, réduite au minimum du fait des horaires de travail irréguliers imposés par ma profession, regagne un certain relief. Ma demande au chef du personnel Operating en 2007 a été acceptée, et au cours de l'année 2008, j'ai pu travailler à 90%. Les effets positifs attendus pour notre vie de famille et notre santé se sont amplement confirmés.

Je ne voudrais plus lâcher mon horaire à 90%!

Malheureusement, pour l'année 2009, la réalité paraît différente. On m'a communiqué il y a deux jours que jusqu'à nouvel ordre, je devais renoncer à mon temps partiel.

Un manque de personnel pressant en serait la raison! Bizarrement, il y a deux semaines à peine, mon coach du personnel m'a raconté l'inverse!

C'est malheureusement vrai que dans ma carrière encore courte en tant que mécanicien de loc aux CFF (17 ans), j'ai sans cesse été confronté à une politique d'effectif du personnel à court terme et instable. Soit il y a trop de personnel et on encourage

les congés non rémunérés, les mises à la retraite anticipée et, dans le pire des cas, les changements d'affectation de dépôt. Ou alors il y trop peu de personnel roulant et on fait appel à nous, même pendant nos vacances, pour nous demander s'il ne nous serait pas possible de travailler?!! Des gens partis à la retraite anticipée sont réactivés et cela va jusqu'au point où on en arrive à des réaffectations de dépôt. La formation du nouveau personnel de loc n'a pas de continuité et mène ainsi à des manques de disponibilité.

Non seulement nous en faisons les frais, mais nos familles également qui doivent, outre l'irrégularité de notre horaire de travail, jongler avec les tours de travail imprévus. (La situation s'est fortement intensifiée au cours des trois dernières années).

Dans l'espoir qu'avec mon court «rapport du bas de l'échelle» je puisse conserver mon temps partiel de 90%, je vous adresse mes salutations cordiales.

Markus Heer  
Mécanicien Lausanne

# On ne peut pas se passer de communication!

Ruedi Gfeller; Président section Bâle TS

Même lorsqu'une entreprise n'envoie pas de signaux à un groupe cible, elle communique avec celui-ci: elle lui fait comprendre qu'on ne le prend pas au sérieux! Une communication inexacte ou négligente avec réception de messages est une chose tout aussi préjudiciable. Des événements périodiques survenus aux CFF me le rappellent. Tandis que notre CEO se rend personnellement à la base, d'autres jugent qu'il ne leur est pas nécessaire de se prononcer sur les problèmes qu'ils ont causés. Ils sont plutôt d'avis que ce qui est écrit ne requiert aucun autre commentaire. Nous pouvons alors lire à quel point une communication sans équivoque peut être malaisée. - D'ailleurs, il existe des entreprises qui emploient des professionnels pour de telles choses, ou qui se font former dans ce sens.

Le mot communication vient du latin: comunicare signifie partager, transmettre, laisser participer, collaborer, rassembler. Mais qu'est-ce que la communication? La frénésie quotidienne du portable, l'invasion des canaux d'information par différents médias ou les constantes discussions sur toutes les choses qu'il faudrait faire? Dans notre entreprise, il est vrai qu'on agit et qu'on communique, mais très unilatéralement. Prenons comme exemple le sujet des cas de signaux qui a été remanié au cours d'une analyse des causes intégrant la psychologie du travail.

Constatations de cette étude:

Des événements risqués pour la sécurité, comme les cas de signaux, se manifestent du fait d'interactions dynamiques de circonstances latentes multiples dans les différents sous-systèmes d'une organisation. Par conséquent, ce ne sont pas seulement les facteurs pertinents concernant le mécanicien de loc qui sont significatifs dans l'origine des cas de signaux, mais également les facteurs liés à la place de travail, à l'aménagement de la technique ainsi qu'à l'organisation. L'étude a pris en considération les échelons de l'homme - de la technique - de l'organisation.

Résultats: Toutes les données démontrent que les cas de signaux n'ont jamais qu'une seule cause, mais proviennent toujours d'un ensemble de facteurs complexes agissant interactivement. Certes, au premier regard, il apparaît que les raisons se situent au niveau humain (par ex. la distraction), mais les causes profondes, celles qui ont provoqué le comportement erroné ou qui du moins l'ont favorisé, se localisent souvent sur le plan de la technique ou de l'organisation.

À l'échelon de l'individu:

- Attention réduite, distraction et diminution de la concentration du mécanicien de loc
- Fixation incorrecte des priorités et non-respect des procédures liées à la sécurité
- Routine et fausses attentes

À l'échelon de la technique:

- Problèmes d'utilisation: éblouissement écran LEA; saisie données ETCS, réglage de la vitesse maximale.
- Manque de fiabilité de certains systèmes techniques (p. ex. radio numérique)
- Mauvaise visibilité de certains écrans de signalisation
- Facteurs ergonomiques: sollicitation physique accrue due au bruit, et régularisation de température manquante sur les anciennes locomotives, en particulier chez Cargo.

À l'échelon de l'organisation:

- Organisation du tour de service et de l'horaire, pression
- Erreurs de communication et d'information («déluge d'informations»)
- La réaction aux cas de signaux est perçue comme trop sévère.

Recommandations:

Une diminution durable des cas de signaux et une amélioration des acquis de sécurité ne peuvent être atteintes que par des mesures d'optimisation englobant les trois niveaux: technique - organisation - individu.

La suppression des insuffisances techniques, dans une approche timide se limitant au seul mécanicien de loc, ne conduira pas à une amélioration durable de la situation. Chaque échelon est important et doit être considéré systématiquement lors de la planification des mesures.

Résultat:

Une diminution durable des cas de signaux et une amélioration de la sécurité ne peuvent être atteintes que par des mesures d'optimisation englobant les trois niveaux: technique - organisation - individu. Il revient à chacun en particulier d'observer: qu'est-ce qui a été mis en œuvre en relation avec cette étude et de quelle manière cela a-t-il été communiqué?

Dans les communications de ZF, la reprise systématique du relevé des données du ZUB a été mentionnée. À quoi est-ce que ZF désire aboutir ainsi? Rendre publique une décision sur le fond concernant

l'entreprise sans oublier les pressions exercées en cachette? Dans un avis séparé, on rappelle l'obligation de l'établissement d'un rapport ESI en cas de freinage automatique. L'échelon spécifique de la création d'annonces est clairement abandonné par l'annonce d'une lecture systématique des données.

La manière et le contenu des communiqués provenant de certains postes ne semblent pas se faire par hasard. Pêle-mêle, incompréhensible, compliqué, erroné, inutile, tout y est. Donc, tout devrait continuer ainsi pour un bon moment encore. La campagne de démoralisation psychologique par information continue. Il revient à notre professionnalisme de dissocier et d'apporter l'importance nécessaire à l'essentiel par rapport au volume de blabla. ■

## Respect

Andi Luck; Mécanicien CFF Cargo, Bâle TS



### Évolution de Cargo à Bâle

Sur le site Cargo de Muttentz au cours de 6 derniers mois, les mécaniciens de loc ont pu se réjouir d'une grosse extension des connaissances de lignes, du ton amical de leurs supérieurs, d'un redoublement de la bienséance et du respect ainsi que d'une offensive de la formation.

Avec les nouvelles BAR, conclues en premier lieu par le VSLF en collaboration avec Cargo et qui peuvent être qualifiées d'honnête, on remarque que du côté de CFF Cargo aussi, on a envie d'améliorer la situation du site de Muttentz. Nous sommes sur le bon chemin, j'ai le sentiment d'être pris au sérieux. ■

### Avis des CFF à la demande du VSLF

SBB Operativa, Personenverkehr, Wälderstrasse 123/125, 3000 Bern 65

Herr  
Hubert Giger  
Präsident VSLF  
Hardhof 38  
8064 Zürich

Bern, 6. März 2009

**Stellungnahme zu Ihrem Brief vom 26. Februar 2009:  
Teilzeitarbeit Lokpersonal SBB P**

Sehr geehrter Herr Giger

Im Auftrag von Markus Jordi nehmen wir hiermit Stellung zu Ihrem Brief vom 26. Februar. Darin wird erwähnt, dass Gesuche bei P-OP-ZF für Teilzeitarbeit restriktiv gehandhabt werden, Teilzeitarbeitende zur Aufstockung ihres Pensums aufgefordert würden. Somit werde gegen Art. 60 des GAV verstossen. Sie verlangen von Markus Jordi dazu eine Stellungnahme. Diese finden Sie nachstehend.

Für die Bewältigung der zusätzlichen Zugskilometer seit dem Fahrplanwechsel haben wir Teilzeitlokführer um temporäre Erhöhung des Beschäftigungsgrads angefragt. Dies basiert auf reiner Freiwilligkeit und somit steht es den aktuellen Teilzeitlokführern frei, ihren individuellen Beschäftigungsgrad zu erhöhen. Die ausgewählten Teilzeitlokführer wurden in Absprache mit dem zuständigen Personalbereichsleiter, dem Chef Lokpersonal und dem Filialleiter selektiv angeschrieben. Dabei wurden jene Lokführer bewusst nicht ausgewählt, die aus medizinischen oder anderen zwingenden Gründen eine Teilzeitbeschäftigung haben.

Unsere Handhabung bei P-OP-ZF der Gesuche für Teilzeitarbeit richten wir streng nach GAV Art 60 Abs. 3 sowie 60 Abs. 4. Jedes Gesuch für Teilzeitarbeit wird demzufolge wohlwollend geprüft und in Sinne des GAV auf allen Stufen und in allen Formen gefördert. In den letzten Monaten ist uns kein Fall bekannt, dass ein Gesuch restriktiv behandelt wurde. Im Detail heisst dies Folgendes:

- In der Filiale Ost sind immer alle Gesuche bewilligt worden. Dies geschieht im Halbjahresschritt per 01.01. und 01.07. Aktuell sind 17,9 FTE auf Teilzeit gebucht. Per 01.07.09 sind bis dato 5 Gesuche eingegangen. (1 Erhöhung, 1 gleichbleibend, 3 Reduktion um je 20%).

Seite 2/2

- In der Filiale Mitte wurden sämtliche Teilzeitgesuche bewilligt. In Absprache mit den vier Lokführern haben wir den Start, in gegenseitigem Einvernehmen, die Teilzeitarbeit um 2 bis 4 Monate zeitlich verschoben, damit die Klasse zuerst die Ausbildung beenden konnte.
- Im Westen konnten wir ebenfalls zwei Lokführern die Teilzeitarbeit auf den 1.7.2009 gewähren, obschon wir das Gesuch eines der beiden Lokführer anfänglich nicht bewilligen konnten (s. Mail an M. Jordi Oktober 2008).

Da die Massnahmen um temporäre Erhöhung der Teilzeitlokführer auf eine reine Freiwilligkeit basiert und wir nach wie vor Teilzeitarbeit auf allen Stufen und Formen fördern und alle Gesuche bewilligen, gemäss den erwähnten Fällen, sind wir somit überzeugt, dass wir den GAV einhalten.

Freundliche Grüsse

Mani Haller  
Leiter Operating a.i.  
Personenverkehr

Massimo Carluccio  
Personalleiter Zugführung  
Operating Personenverkehr

Kopie

- Markus Jordi, Leiter Personal SBB
- Yvonne Muri, Leiterin Personal Personenverkehr
- Walter Hofstetter, Leiter Zugführung, Operating Personenverkehr
- SEV, transfair, LPV (e-mail)
- PeKo K, PeKo P, PeKo LP (e-mail)

# RABDe 12/12 Mirage

Daniel Hurter; Mécanicien Zurich TS



Lors du dernier changement d’horaire, les dernières RABDe 510, plus connues sous le nom de Mirage, ont été retirées du service régulier. Même si la majorité du personnel ne déplore pas le retrait de ces véhicules, ça vaut quand-même la peine de jeter un coup d’œil en arrière. N’oublions pas que les Mirages et leur premier trajet de service sont à l’origine du succès du S-Bahn zurichois.

Après la deuxième guerre mondiale, le trafic n’a cessé d’augmenter sur le trajet Zürich – Meilen – Rapperswil, qui avait été ouvert en 1894. Afin d’adapter l’offre d’horaire à la demande croissante sur cette ligne à voie unique, le concept d’un «horaire fixe» a été élaboré – aujourd’hui connu sous l’appellation d’horaire cadencé – avec des départs toutes les 30 minutes. Afin de permettre la réalisation de ce projet, la construction des deux tronçons à double voie de Küsnacht - Herrliberg-Feldmeilen et de Stäfa – Uerikon, ainsi que l’acquisition de véhicules à forte accélération ont été nécessaires.

Après une mise au concours, les CFF se sont décidés pour l’achat de vingt rames de trois éléments avec traction intégrale, afin d’atteindre les hauts standards exigés. Les entreprises Schindler Waggon AG Pratteln (SWP), Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG (FFA), Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) et Brown, Boveri & Cie (BBC) ont été chargées de la construction des véhicules et ont livré les

RABDe 12/12 1101-1120 entre mars 1965 et avril 1967. Les entreprises Georg Fischer et Bühler & Cie ont contribué aux attelages +GF+. Pour le transfert des véhicules entre les différents ateliers de fabrication, une motrice Be 4/6 a d’ailleurs été provisoirement équipée d’attelages +GF+. Jusqu’à l’inauguration du S-Bahn zurichois en 1990, le trajet Zürich-Meilen-Rapperswil est resté le domaine de prédilection des

«Mirages». En dehors des heures de pointe, ainsi que le week-end, on pouvait voir les véhicules sur d’autres lignes dans la région zurichoise, de même qu’entre Rapperswil et Linthal. Les trains des bains Zürich-Bülach-Zurzach en ont également profité pendant de longues années. À l’âge d’or du S-Bahn, au début, les Mirages restèrent fidèles au S7, leur lieu de service d’origine. Après une odyssée sur



Münsingen, 9.11.1965: c’est là que les essais sur l’antidérapant de la RABDe le 12/12 1101 se sont terminés de manière affligeante. Le dispositif d’antipatinage n’était plus en mesure supporter l’adhésion artificiellement altérée et au cours de l’accostage, un moteur a grillé. L’équipe responsable des essais est justement en train de rassembler les lamelles du collecteur dispersées. (Photo: H. Schneeberger)

les lignes S14, S6, S3, S1 et S14, ainsi que des services comme «Studenland-Express» entre Winterthur et Koblenz et comme «Shuttle» entre Wald et Rüti ZH, elles retournèrent dès décembre 2004 au service du S16. Avec la prolongation du S16 jusqu’à Thayngen, les Mirages purent même, à la fin de leur vie, rouler régulièrement sur les voies de la DB.

Depuis longtemps, la plupart des véhicules n’étaient plus en service. Le 18 janvier 1971, les rames 1109 et 1119 entrèrent en collision à Feldmeilen. Après ça, la rame 1119 a été mise hors service. Une des voitures de queue a été utilisée pour la reconstruction de la rame 1109.

Quelques semaines plus tard, le 25 mars 1971, une autre collision a eu lieu à Uerikon. A cette occasion, ce fût le numéro 1117 qui fût mis hors service. Une des voitures de queue a été utilisée pour la reconstruction de la rame 1113 qui était également très endommagée. La rame 1120 reçut alors le numéro 1117.

La rame 1111 – qui avait été révisée et désignée comme RABDe 510 010-2 – a dû être démolie suite à une collision avec la RABDe 510 013-6, le 23 février 2001 à Effretikon. Une des voitures de queue a été utilisée pour la réparation de l’autre rame endommagée.

La rame 1106, entrée en collision avec un car de voyageurs allemand le 12 septembre 1982 à Pfäffikon ZH sur un passage à niveau dont les barrières étaient ouvertes par erreur, a par contre pu être reconstruite. Après environ 25 ans de services intensifs, les Mirages devaient être révisés. La discussion «mise hors service et nouvelle acquisition» ou «révision complète» s’est soldée par une Revision 4, qui a été entreprise par les AP Zürich entre 1995 et 2001. En autres changements, on les a équipés de la touche Parc ainsi que de portes pour la conduite sans agents de train. Les trains ont été rebaptisés RABDe 510 000 – 017.

Ainsi, les véhicules étaient à nouveau prêts pour un service de 15 à 20 ans. L’impopularité croissante des usagers zurichois et de l’Union des transports zurichois, ainsi que les difficultés d’entretien des véhicules dues à la disparition des ouvriers de dépôt en même temps que les Mirages, ont contrecarré cet objectif. Après que plusieurs rames aient dû être mises hors service avant l’heure, le départ du service actif a été amorcé à l’occasion du changement d’horaire du 14 décembre 2008. Les «Mirages» ont été déposés à Schaffhouse et à Olten et, en partie, servent encore de «dernière réserve». Petit à petit, ils sont menés à la démolition.

Même si le service de leurs successeurs, les «Chiquitas» RABDe 8/16 2001-2004 s’est terminé plus tôt que prévu, ils leur ont survécu de nombreuses années. ■

# Prise de position du groupe technique VSLF

Oliver Altorfer; Groupe technique VSLF TS



## Signalisation de la sortie RBL-Tivoli en direction des voies principales Dietikon-Killwangen-Spreitenbach

### Situation actuelle

En sortant de RBL par la nouvelle diagonale d’échange Silberner en direction de Killwangen-Spreitenbach, le mécanicien de loc aperçoit la signalisation suivante: le signal de sortie RBL précédent était ouvert et avant le signal principal de la diagonale d’échange à l’arrêt, le mécanicien de loc reçoit un avertissement à cause du signal de la diagonale fermé. Durant l’observation du trajet, le mécanicien de loc se rend compte que le signal nain G167A situé avant le passage à niveau réglementaire fermé indique «Avancer» et le signal nain suivant à hauteur du signal principal indique «Arrêt» (voir photo). Au premier coup d’œil, la signalisation semble fausse.

### Selon PCT

Voici ce qui fait autorité, selon PCT 300.2, § 2.4.3: «Si un signal principal ou un signal de barrage présente l’image d’arrêt, le signal nain précédant présente l’image «avancer prudemment»

De plus, le paragraphe 2.4.2 décrit: «Les signaux nains indépendants des aiguilles servent soit à couvrir les installations d’un passage à niveau, soit à subdiviser des voies de grande longueur...»

§ 2.4.4: Pour un train, le dernier signal nain avant la pleine voie indique «Avancer», Pour un mouvement de manœuvre, «Avancer prudemment».

Le signal nain G167A placé avant le passage à niveau protège le passage à niveau situé derrière et est le dernier signal nain de la gare RBL en direction de la pleine voie et indique donc «Avancer». Après le passage à niveau du côté droit, le signal d’entrée RBL de la direction opposée est reconnaissable ainsi que le sectionnement. C’est ainsi que débute la pleine voie entre RBL et le signal principal de la diagonale d’échange de Silberner. Le signal d’arrêt de manœuvres après le passage à niveau sert de signalisation de limite de manœuvres.

### Résumé

La signalisation située ici est absolument correcte et, avec le signal d’arrêt de manœuvres supplémentaire, elle est même exemplaire. ■

# Problèmes de batterie sur les locomotives et les véhicules de commande

Thomas Oettli; CFF P-OP-RFT TS

## Introduction

Une exploitation ferroviaire fiable dépend de nombreux facteurs. Les véhicules représentent un aspect important. Ce qui est essentiel, dans le véhicule de tête, c’est que la commande fonctionne de façon infaillible. Nombreux sont ceux qui ne sont pas conscients du fait que les batteries jouent un rôle central. Durant l’été 2008, il y a eu environ 10 pannes de trains en raison de batteries défectueuses. Malheureusement, certains de ces incidents ont eu lieu sur des lignes stratégiques importantes ou dans des tunnels. Les lignes ont été bloquées pendant des heures et il s’est avéré difficile et désagréable de mettre les voyageurs en sécurité.

## Pourquoi la batterie a-t-elle une fonction centrale?

Par souci d’intégralité, nous exposons un cours rappel des faits. Si le disjoncteur principal est déclenché, l’alimentation se fait uniquement par la batterie. Quelle qu’en soit la raison, lorsque la batterie ne fonctionne plus, l’effet ne se fait pas attendre. La technique générale, le dispositif d’arrêt automatique, la commande du disjoncteur principal, etc. sont sans réaction, ils tombent en panne. Ce qui signifie qu’avec une batterie défectueuse dans un véhicule de tête, il y a un risque qu’après l’enclenchement du disjoncteur principal, le train reste en plan et qu’un redémarrage soit impossible. Si la batterie défectueuse se situe sur un véhicule de commande et que la loc a encore de bonnes batteries, il est possible de terminer le trajet. Si la batterie défectueuse se trouve sur la loc, le train bloque la voie.

## Quelle était la cause?

On a rapidement pu mettre le doigt sur le problème. Les batteries d’un fabricant précis semblaient déclencher les ennuis. Sans entrer dans les détails, on peut simplement dire que ce type de batterie a un défaut de construction. Combiné à des insuffisances de production, ça a provoqué des surchauffes dans les batteries. Le phénomène du courant de charge résiduel en fait partie. De hautes températures extérieures provoquent plus particulièrement ce

problème. La panne débute par des symptômes typiques, le courant de charge reste très haut pendant quelques jours et la batterie commence à surchauffer. La tension de la batterie se comporte plus ou moins normalement, même en charge. Ensuite tout va très vite. Les batteries perdent leur efficacité en deux à trois heures et s’arrêtent complètement.

## Le personnel de loc apporte son aide dans l’urgence

Après qu’on ait compris ce qui arrivait, il semblait que la mesure logique à prendre soit de démonter les batteries de ce fabricant sur les véhicules. Mais que fallait-il installer? Le produit de rechange était choisi. Mais avant d’investir de grosses sommes pour le remplacement des batteries, nous devons être tout à fait sûrs de notre fait. Nous avons donc fait d’autres vérifications. Ensuite, il fallait produire suffisamment de pièces et mettre en route la machinerie de l’administration et de la maintenance dans notre grande entreprise. Naturellement, tout cela prend du temps.



La nouvelle batterie avec Metalltrog/ câble d’alimentation métallique? ignifugé et technologie de gel Vlies à haut rendement (sans couvercle sur l’image)



Signe de surchauffe de la batterie: vis décolorée

Selon la directive P 20003635, la technique de la flotte s’est tournée vers le personnel de loc pour lui demander de l’aide. Il fallait prendre garde aux symptômes en faisant une affiche en cabine. Nous aimerions en profiter pour remercier le personnel de loc de son précieux soutien.

## Les mesures

Les vérifications poussées faites sur les batteries des véhicules nous ont donné l’assurance que les batteries de l’entreprise Leclanché SA étaient la cause des pannes. Sur toutes les Re450 et les Re460, nous avons été forcés de remplacer les batteries Leclanché par des batteries Oerlikon. Par une directive supplémentaire adressée à tous les postes de maintenance, il a été stipulé que si pour une raison ou une autre la batterie devait être remplacée sur les véhicules, seules des batteries Oerlikon pouvaient être montées. La technique de la flotte a fait une demande pour que des batteries Oerlikon soient obligatoirement posées sur tous les véhicules, car il fallait compter que dès la prochaine période de chaleur, les problèmes avec les batteries Leclanché allaient ressurgir.

## Coup d’œil au futur

À l’automne 2008, notre service stratégique d’achat, en collaboration étroite avec la technique de la flotte, a lancé un appel d’offre international pour l’acquisition des batteries. Les méthodes de sélection et les critères d’évaluation ont été définis pendant la période préparatoire sous la surveillance du service juridique.

Depuis la mi-février 2009, il est établi que l’entreprise «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL» a obtenu l’adjudication pour la livraison des batteries pour les années à venir. Avec la maison «Oerlikon Stationär-Batterien AG Aesch BL», les CFF ont mandaté un fabricant consciencieux qui, par le passé déjà, a travaillé avec les CFF sur la base d’un partenariat de confiance. L’industrie suisse démontre sa compétitivité et, eu égard à la situation économique actuelle difficile, nous sommes heureux de participer à maintenir des places de travail en Suisse.

# Exposé lors de l’assemblée générale du VSLF 2008

Hans Arnold; Membre fondateur et membre d’honneur VSLF TS



Mon nom Arnold, prénom Hans. Né en 1917 à Reiden, dans le canton de Lucerne. Vous comprendrez qu’avec mes 92 ans et en tant que membre le plus ancien, je ne puisse plus expliquer de mémoire tout ce que j’ai vécu il y a 70 ans de cela. Le 2 septembre 1939, à l’âge de 22 ans, j’ai été mobilisé dans l’artillerie en tant que sous-officier. Toute une année en service. Qui peut encore prétendre cela aujourd’hui? Une solde de Fr. 2.50, pas de salaire! 2 septembre 1940: Entrée aux ateliers des CFF à Zürich-Altstetten en tant que méca-

nicien. Salaire mensuel, Fr. 240.-. Normalement, on pouvait rendre l’uniforme. Mais à peine arrivé, j’ai reçu un ordre de marche décrétant la reconversion des cadres CFF. La raison: les soldats qui surveillaient le St-Gothard et les barrages des centrales électriques étaient en service actif depuis un an déjà, et voulaient une permission. Ou trouver des soldats, alors que tous étaient déjà mobilisés? Les agriculteurs surtout, ont exigés des vacances pour rentrer les récoltes. Le commandement de l’armée a pris contact avec le directeur général des



CFF de l’époque, Monsieur Paschoud, et il a été décidé qu’un certain pourcentage du personnel des CFF, qui n’était pas soumis au règlement de l’entreprise mais à celui de l’usine, serait formé à la surveillance des centrales électriques. Le commandement a été transmis au colonel Hans Hutmacher, chef de section du département CFF, centrale électrique de la Grande-Dixence. En novembre 1940, Berthoud. Recyclage des cadres. La formation a été menée par le major Aebi, de Berthoud. En mai 1941, recyclage des troupes à Konolfingen. C’étaient des soldats des ateliers CFF de toutes armes, qui avaient effectué leur service militaire. Les ateliers des CFF ont été affectés sur différentes centrales électriques. Zurich surveillait les centrales d’Etzel et Amsteg, Bellinzona celle de Ritom, Olten et Bienne celles de Barberine et Vernayaz. Personnellement, je me suis retrouvé aux ruines du bourg de Zwing Uri sur la colline d’Amsteg, au-dessus du bunker du général Guisan et du conseil fédéral, que nous devions défendre en même temps que la centrale CFF d’Amsteg. Là-bas, j’ai été promu au rang de brigadier. En 1943, examen de visiteur passé à l’époque où le père de Monsieur Andreas Meyer, président actuel à la direction CFF Muttentz, pratiquait en tant que visiteur. 1947, entrée comme aspirant à l’inspection du dépôt de Zurich. 1948, démobilisation de l’armée avec 760 jours de service dont 500 en service actif. 1957, fondation du VSLF n° 2. Le collègue Hans Utzinger et moi-même avons décidé de fonder un nouveau syndicat avec trois collègues des promotions 1895 et 96, anciens membres du VSLF qui étaient encore des mécaniciens de locomotive actifs, et qui s’étaient déclarés d’accord de participer, ainsi que Jakob Hatt, le président, Heinrich Salzmann et Franz Mutter, qui avaient de l’expérience dans les syndicats. Le comité directeur a été choisi et on a élaboré les statuts. Aujourd’hui encore, quelques membres fondateurs qui ont roulé avec des trains marchandises et voyageurs à vapeur, comme chauffeurs ou mécaniciens, sont encore parmi nous. À ce sujet, j’ai rédigé un livre sous le titre: De la vapeur au Swiss-Express, où j’ai décrit mes expériences. 2’500 copies, épuisé! Malheureusement, l’éditeur est décédé. Nous, membres fondateurs, nous nous réjouissons de voir que la graine que nous avons semée a rapporté des fruits aussi riches. Nous tous souhaitons au VSLF succès, collégialité et bonne route.

Bildung/Formation/Formazione

Matthias Oppliger; Bildungsobmann VSLF AR/TS

04/09 AZG Seminar (d): Dieses Seminar hat zum Ziel, die Kenntnisse über die gesetzlichen Vorschriften zur Arbeitszeit zu vertiefen. Für jede Lokführerin und für jeden Lokführer ist es wichtig, sich in den grundsätzlichen Belangen des Arbeitszeitgesetzes auszukennen. Das Seminar eignet sich auch sehr gut für Vertreter der PeKo, Arbeitszeit- und Dienstplankommissionen, sowie Verbands- und Sektionsfunktionäre.

- Themen:
- Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs AZG
  - Verordnung zum Arbeitszeitgesetz AZGV
  - Begriffe
  - Ausgleichstage und Ruhetage, Entstehung und Handhabung
  - Zulässige Minimalwerte, Maximalwerte und Durchschnittswerte
  - Interpretationen BAV
  - Fallbeispiele

|                 |                                                    |
|-----------------|----------------------------------------------------|
| Datum:          | 03.September 2009                                  |
| Zeit:           | 08:15 bis 16:45 Uhr                                |
| Ort:            | Swisscom Conference Center, Olten                  |
| Referent:       | Bahn-Support GmbH                                  |
| Anmeldeschluss: | 31. Juli 2009                                      |
| Teilnehmerzahl: | max. 20 Personen                                   |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 78.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 220.- |

Seminarpauschale inkl. Begrüssungskaffee und Gipfeli, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreien Getränk, Dessert und Kaffee.

Für VSLF Funktionäre (APK/DEK/Sektionspräsident/etc.) übernimmt der VSLF sämtliche Kosten.

05/09 Seminario PCT (i): Questo seminario ti aiuta a rinfrescare e a approfondire le nozioni in materia di prescrizioni sulla circolazione (PCT), le disposizioni esecutive e il regolamento d’esercizio, nonché a conoscere le nuove prescrizioni. Buona preparazione in vista dell’esame periodico.

|                   |                                                                 |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Data:             | dal: 5 ottobre 2009, ore 09:00<br>al: 7 ottobre 2009, ore 15:45 |
| Luogo:            | Albergo Serpiano / www.serpiano.ch                              |
| Relatore:         | Gianluca Romanini                                               |
| Iscrizione:       | 31 agosto 2009                                                  |
| No. partecipanti: | massimo 20 persone                                              |
| Costo del corso:  | Membri: Fr. 505.-<br>Non membri: Fr. 685.-                      |

2 pernottamenti in camera singola confortevole, pranzo di 3 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, cena di 4 portate incl. litro acqua minerale e 1 caffè, acqua minerale nella sala del seminario, caffè al benvenuto, pausa caffè alla mattina e nel pomeriggio, entrata libera al centro Spa (Salus per aquam) con piscina, whirlpool, sauna e bagno a vapore.

06/09 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

|                 |                                                                                                                               |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum:          | 22. bis 25. November 2009                                                                                                     |
| Anreise:        | 22. November 2009, 18:15 Uhr<br>(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)<br>(Ohne Übernachtungen: Anreise 23. Nov. 2009, 08:00 Uhr) |
| Abreise:        | 25. November 2009, 16:45                                                                                                      |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                                                                                                         |
| Referent:       | Urs Schär                                                                                                                     |
| Anmeldeschluss: | 30. September 2009                                                                                                            |
| Teilnehmerzahl: | max. 20 Personen                                                                                                              |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 615.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 795.-                                                                           |

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum). Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Mitglieder:      | Fr. 255.- |
| Nichtmitglieder: | Fr. 435.- |

07/09 Séminaire PCT (f): Ce séminaire sert à approfondir les connaissances des prescriptions de circulation ainsi que les directives d’exécution PCT et DE PCT. Il permet, de plus, de découvrir de nouvelles prescriptions. En outre, il constitue une préparation optimale aux examens périodiques.

|               |                                              |
|---------------|----------------------------------------------|
| Date:         | 26 au 28 novembre 2009                       |
| Lieu:         | Buffet de la Gare, Lausanne                  |
| Horaire:      | 08:30 à 17:00 heures                         |
| Conférencier: | Paolo Induni                                 |
| Inscriptions: | 30 septembre 2009                            |
| Participants: | max. 20 personnes                            |
| Coûts:        | Membres: Fr. 150.-<br>Non membres: Fr. 330.- |

Incluant: location de la salle, boisson lors des pauses, repas de midi (sans les boissons).

08/09 Sozial- und Selbstkompetenz I (d): Sich und andere verstehen, positives Sozialklima, effektivere Problem- und Konfliktlösungen, verbesserte Kommunikation im Umgang mit Menschen, Wertschätzung und Einfühlungsvermögen.

Seminarziel:  
Die Teilnehmenden sind in der Lage durch diesen Kurs Ihre Sozialkompetenz zu verbessern und in ihrem Alltag folgendes zu bewirken:

- ein positives Sozialklima,
- effektivere Problem- und Konfliktlösungen,
- Wertschätzung und Einfühlungsvermögen,
- verbesserte Kommunikation im Umgang mit Mitmenschen.

|        |                           |
|--------|---------------------------|
| Datum: | 26. und 27. November 2009 |
|--------|---------------------------|

|                 |                                                     |
|-----------------|-----------------------------------------------------|
| von:            | 26. November 2009, 09:15 Uhr                        |
| bis:            | 27. November 2009, 16:45 Uhr                        |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                               |
| Referent:       | Peter Lüthi, personalvertretung.ch                  |
| Anmeldeschluss: | 15. August 2009                                     |
| Teilnehmerzahl: | max. 15 Personen                                    |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 290.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 650.- |

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

09/09 Anti-Ärger-Seminar (d): Persönlicher Umgang mit Ärger-situationen verändern, die persönliche Ärgerzeit verkürzen, lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern, Techniken und Methoden kennen lernen die Spass machen und sofort wirken. Wie funktioniert unser Gehirn? Was löst Ärger aus?

Ziel des Seminars:

- den persönlichen Umgang mit Ärger-Situationen verändern
- die persönliche Ärgerzeit zu verkürzen
- lernen sich richtig zu ärgern, zu akzeptieren oder es zu ändern
- Techniken und Methoden kennen lernen, die Spass machen und sofort wirken

|                 |                                                     |
|-----------------|-----------------------------------------------------|
| Datum:          | 03. und 04. Dezember 2009                           |
| von:            | 03. Dezember 2009, 09:15 Uhr                        |
| bis:            | 04. Dezember 2009, 16:45 Uhr                        |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                               |
| Referent:       | Peter Lüthi, personalvertretung.ch                  |
| Anmeldeschluss: | 31. August 2009                                     |
| Teilnehmerzahl: | max. 15 Personen                                    |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 290.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 650.- |

Übernachtung im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

01/10 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir, Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

|                 |                                                        |
|-----------------|--------------------------------------------------------|
| Datum:          | 27. bis 29. Januar 2010<br>täglich 08:15 bis 16:45 Uhr |
| Ort:            | Swisscom Conference Center, Olten                      |
| Referent:       | Gérard Rochat, Bahn-Support GmbH                       |
| Anmeldeschluss: | 31.Oktober 2009                                        |
| Teilnehmerzahl: | max. 20 Personen                                       |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 235.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 605.-    |

Inkl. Willkommenskaffee, Kaffeepausen, Mittagessen mit 1 alkoholfreien Getränk, Dessert und Kaffee

02/10 FDV Seminar (d): Dieses Seminar hilft Dir Dein Wissen über die Fahrdienstvorschriften, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften zu vertiefen und neue Vorschriften kennen zu lernen. Ideal auch als Vorbereitung für die periodische Prüfung.

|                 |                                                                                                                             |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum:          | 27. bis 30. Januar 2010                                                                                                     |
| Anreise:        | 27. Januar 2010, 18:15 Uhr<br>(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)<br>(Ohne Übernachtungen: Anreise 28. Jan. 2010, 08:00 Uhr) |
| Abreise:        | 30. Januar 2010, 16:45                                                                                                      |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                                                                                                       |
| Referent:       | Urs Schär                                                                                                                   |
| Anmeldeschluss: | 30. November 2009                                                                                                           |
| Teilnehmerzahl: | max. 20 Personen                                                                                                            |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 615.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 795.-                                                                         |

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum etc.)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Mitglieder:      | Fr. 255.- |
| Nichtmitglieder: | Fr. 435.- |



03/10 DB Seminar mit LZB & PZB 90 (d): Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren, inkl. LZB & PZB 90 Lektionen.

|                 |                                                                                                                             |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum:          | 31. Januar. bis 03. Februar 2010                                                                                            |
| Anreise:        | 31. Januar 2010, 18:15 Uhr<br>(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)<br>(Ohne Übernachtungen: Anreise 01. Feb. 2010, 08:00 Uhr) |
| Abreise:        | 03. Februar 2010, 15:45 Uhr                                                                                                 |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                                                                                                       |
| Referent:       | Urs Schär                                                                                                                   |
| Anmeldeschluss: | 30. November 2009                                                                                                           |
| Teilnehmerzahl: | max. 15 Personen                                                                                                            |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 615.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 795.-                                                                         |

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum)

Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Mitglieder:      | Fr. 255.- |
| Nichtmitglieder: | Fr. 435.- |

04/10 DB Seminar (ohne LZB & PZB 90) (d): Auffrischung und Vertiefung der DB – Vorschriften für Kolleginnen und Kollegen welche nach Deutschland fahren.

|                 |                                                       |
|-----------------|-------------------------------------------------------|
| Datum:          | 01. bis 03. Februar 2010                              |
| Anreise:        | 01. Februar 2010, 12:15 Uhr<br>(Kursbeginn 13:15 Uhr) |
| Abreise:        | 03. Februar 2010, 15:45 Uhr                           |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                                 |
| Referent:       | Urs Schär                                             |
| Anmeldeschluss: | 30. November 2009                                     |
| Teilnehmerzahl: | max. 15 Personen                                      |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 495.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 685.-   |

2 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum) Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Mitglieder:      | Fr. 255.- |
| Nichtmitglieder: | Fr. 435.- |

05/10 FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung des Wissens über FDV, Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften

|                 |                                                                                                                              |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum:          | 03. bis 06. Februar 2010                                                                                                     |
| Anreise:        | 03. Februar 2010, 18:15 Uhr<br>(Zimmerbezug ab 14:00 Uhr möglich)<br>(Ohne Übernachtungen: Anreise 04. Feb. 2010, 08:00 Uhr) |
| Abreise:        | 06. Februar 2010, 16:45                                                                                                      |
| Ort:            | Solbadhotel Sigriswil                                                                                                        |
| Referent:       | Urs Schär                                                                                                                    |
| Anmeldeschluss: | 30. November 2009                                                                                                            |
| Teilnehmerzahl: | max. 20 Personen                                                                                                             |
| Kosten:         | Mitglieder: Fr. 615.-<br>Nichtmitglieder: Fr. 795.-                                                                          |

3 Übernachtungen im Einzelzimmer mit reichhaltigem Frühstückbuffet, Kaffeepausen, Lunchbuffet inkl. Mineralwasser & Kaffee, Nachtessen 4-Gang Menu inkl. Mineralwasser & Kaffee, freier Eintritt in Wellnessanlage (Solbad, Saunalandschaft, Fitnessraum) Pauschale ohne Übernachtung, inkl. Kaffeepausen, Mittagessen mit Mineralwasser und Kaffee:

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Mitglieder:      | Fr. 255.- |
| Nichtmitglieder: | Fr. 435.- |

SBB/SBB Cargo gewährt, im Umfang gemäss GAV Anhang 6, Artikel 6, für die VSLF Seminare Bildungsurlaub. Teilnehmer anderer Bahnen erkundigen sich über Bildungsurlaub, bzw. beantragen diesen bei Ihrem Arbeitgeber. Anmeldung und weitere Informationen unter: [www.vslf.com](http://www.vslf.com) / Dienste / Weiterbildung

CFF et CFF Cargo accordent des congés de formation conformément à la CCT annexe 6, article 6, pour les séminaires de formation du VSLF. Des participants d'autres entreprises ferroviaires se renseignent sur les congés de formation ou font une demande à leur employeur. Inscription et autres informations sous: [www.vslf.com](http://www.vslf.com) / Services / Formation

Conformemente al supplemento 6 del CCL, art. 6, le FFS e FFS Cargo sono tenute ad accordare dei permessi di studio a coloro che partecipano ai seminari del VSLF. I partecipanti delle altre ferrovie sono pregati di informarsi in merito ai permessi di studio, come pure di richiederli presso il rispettivo datore di lavoro. Per annunciarsi o per ulteriori informazioni vogliate consultare il sito [www.vslf.com](http://www.vslf.com) / Servizi / Formazione

Bericht des Referenten zu den Kursen über DB- und SBB-Vorschriften

Seit 2003 habe ich die FDV - Kurse auf dem Bürgenstock geleitet. Ende 2007 und Anfang 2008 zeichnete sich ab, dass es nicht mehr möglich sein wird weiterhin im Waldhotel Seminare durchzuführen. Daraufhin musste ein neues Seminarhotel gefunden werden, welches unseren Vorstellungen entsprechen, aber auch im gleichen Preissegment liegen musste. Dies war keine leichte Aufgabe. Matthias Oppliger entdeckte nach längerem Suchen das Solbadhotel in Sigriswil. Bei meinem ersten Besuch im Herbst 2008 merkte ich sofort, dass wir sehr willkommen sind und das Hotel unsere Erwartungen erfüllen wird. Während den Seminaren fragte das Gastgeberhepaar Wicki immer wieder, ob alles in Ordnung ist und wir zufrieden sind. Das Servicepersonal und die Küchenmannschaft arbeiten hervorragend und meine Waage zu Hause bestätigte mir jeweils, dass ich nicht zu wenig gegessen hatte. Die Seminarräume sind modern, hell und nach heutigen Standards eingerichtet. Die herrliche Aussicht über den Thunersee und in die Berner Alpen, war das einzige was vom Unterricht ablenkte. Zwischendurch wurden wir mit einer Früchteschale, Fruchtsäften, Kaffee und Apé-rohäppchen verwöhnt, welche für die Seminarteilnehmer kostenlos sind. Übrigens sind die alkoholfreien Getränke zu den Mahlzeiten und der Kaffee auch schon im Preis inbegriffen. Wie ihr seht, lohnt sich der Weg nach Sigriswil.

Rapport du conférencier sur le cours traitant des directives CFF et DB TS

Depuis 2003, j'ai administré les cours PCT au Bürgenstock. Vers la fin 2007, début 2008, il s'est avéré qu'à l'avenir, il ne serait plus possible d'organiser des séminaires au Waldhotel. Sur ce, il fallait trouver un nouvel hôtel qui corresponde à nos exigences et qui, toutefois, se situe dans le même segment de prix. Cela n'était pas une tâche facile. Après de longues recherches, Matthias Oppliger a découvert l'hôtel Solbad à Sigriswil. Lors de ma première visite en automne 2008, j'ai immédiatement remarqué que nous étions les bienvenus et que l'hôtel correspondait à nos attentes. Lors des séminaires, les Wicki – le couple d'hôteliers – nous demandaient souvent si tout était en ordre et si nous étions satisfaits. Le personnel de service et celui de la cuisine travaillent remarquablement bien et, de retour à la maison, ma balance a confirmé que j'avais suffisamment mangé. Les locaux de séminaire sont aménagés de façon moderne, ils sont lumineux et équipés selon les normes actuelles. La magnifique vue sur le lac de Thoune et les Alpes bernoises était la seule chose à pouvoir détourner notre attention du cours. De temps à autre, nous avons eu droit à une coupe de fruits, des jus, du café et des amuse-gueules, gratuits pour les participants au séminaire. D'ailleurs, les boissons sans alcool pendant les repas, ainsi que le café, étaient également compris dans le prix. Comme vous pouvez le constater, un détour par Sigriswil en vaut la peine.

Rapporto del relatore circa i corsi sulle prescrizioni DB e FFS AR

Nel 2003 ho cominciato a gestire i corsi PCT che, all'epoca, si tenevano sul Bürgenstock. Alla fine del 2007 / inizio del 2008 ci siamo resi conto che non sarebbe più stato possibile organizzare i nostri seminari presso il Waldhotel. Di conseguenza, per l'organizzazione dei nostri seminari bisognava trovare un altro albergo che corrispondesse alle nostre aspettative ma che, nel contempo, si situasse in un analogo segmento di prezzo. La cosa non si presentava affatto semplice. Dopo lunghe ricerche, Matthias Oppliger è riuscito a sco-

vare il Solbadhotel a Sigriswil. Nell'autunno 2008, nel corso della mia prima visita ho subito notato che lì eravamo veramente i benvenuti e che senz'altro l'albergo avrebbe soddisfatto pienamente le nostre aspettative. Durante i seminari, di tanto in tanto il signore e la signora Wicki, i due padroni di casa, venivano a chiederci se andava tutto bene e se eravamo contenti. Sia il personale di servizio che quello delle cucine lavorano in modo eccellente; infatti, ogni volta che torno a casa la mia bilancia mi conferma che non ho di certo mangiato poco. I locali per i seminari sono moderni, luminosi e arredati secondo gli standard odierni. L'unica cosa che può distrarre un po' dalle lezioni è la magnifica vista panoramica sul Lago di Thun e sulle Alpi bernesi. Di tanto in tanto, durante i seminari si veniva viziati con frutta, succhi di frutta, caffè e stuzzichini che, per chi partecipa al seminario, vengono offerti gratuitamente. Tra l'altro, sia le bibite analcoliche offerte durante i pasti che il caffè sono inclusi nel prezzo. Come potete vedere, vale la pena fare il viaggio fino a Sigriswil!

Der Referent DB und FDV  
Le conférencier DB et PCT  
Il relatore DB e PCT

Urs Schär



**WELLNESS HIT** Angebot gültig für Aufenthalte bis 21. Dez. 2009  
**AM THUNERSEE IM BERNER OBERLAND**  
Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.

**1 ÜBERNACHTUNG WEEKEND CHF 165.-** pro Person (Aufenthalt Sa bis So)  
**1 ÜBERNACHTUNG FÜR NUR CHF 155.-** pro Person (Aufenthalt So bis Sa)

**2 ÜBERNACHTUNGEN FÜR NUR CHF 310.-** statt CHF 320.- / 350.- pro Person  
**3 ÜBERNACHTUNGEN FÜR NUR CHF 435.-** statt CHF 495.- pro Person  
**7 ÜBERNACHTUNGEN NUR CHF 959.-** statt CHF 1'059.- pro Person

Im Angebot inklusive ist:  
– Welcome-Cupli bei der Anreise  
– Übernachtung im **neu renovierten Doppelzimmer** mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarlön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV  
– reichhaltiges Schlemmer-Frühstücksbuffet & 4-Gang-Diner mit Menüwahl  
– freier Eintritt in unsere **neue Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, neue Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum  
Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.- / Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 1.90

**Neue Saunalandschaft & neu renovierte Zimmer**  
**Neue Fitness-, Massage- & Beautyräume**  
**NEU – exklusiver Private SPA**

**SOLBADHOTEL SIGRISWIL**  
Sigriswilstrasse 117  
CH-3655 Sigriswil  
Tel ++41 +33 252 25 25  
Fax ++41 +33 252 25 00  
info@solbadhotel.ch  
[www.solbadhotel.ch](http://www.solbadhotel.ch)



Werter Präsident/ Vorstand VSLF/ Sektionspräsident

Anlässlich der 20. Generalversammlung VSLF Sektion Bern vom 20. November 2008, bin ich zum Neuen Präsidenten der Sektion Bern gewählt worden. Für das Vertrauen, danke ich bestens.

Nach gründlicher Überlegung habe ich mich entschieden, die Herausforderung des Sektionspräsidenten ein zweites Mal in Angriff zu nehmen. Nachdem ich bereits bei der BLS vor meinem Stellenwechsel 2002 ein Jahr Präsident der Sektion BLS war.

Ich bin überzeugt, die Vorzeichen stehen diesmal besser. Hatten wir doch bei der BLS nach der Sektionsgründung erst mal mit Akzeptanzschwierigkeiten zu kämpfen.

Ich darf von meinem Vorgänger Hanspeter Moser eine perfekt geführte Sektion übernehmen, und das Präsidium in einem motivierten und pflichtbewussten Vorstand antreten. Besten Dank.

Ich verzichte hier bewusst, meine Ziele zu formulieren. Bitte messt mich an meiner Arbeit in meinem Amt. Für konstruktive Kritik habe ich jedoch stets ein offenes Ohr.

Auf eine gute Zusammenarbeit mit  
Euch hofft  
Gerhard Siegrist



Gerhard Siegrist; 06.04.1965  
Mitglied VSLF seit 1990  
1981 Lehre Elektromech. SBB HW Olten  
1986 Lokführerausbildung SBB Basel  
1988 Lokführer SBB Basel  
1990 Lokführer BLS Bern/Spiez  
2002 Lokführer SBB Bern  
2003 Lokführer SBB Interlaken

## Generalversammlung 2008 Sektion Bern

Die 20. Generalversammlung vom 20. November 2008 fand wie gewohnt im Restaurant Beaulieu in Bern statt. Pünktlich begrüßte unser Sektions-Präsident Hans-Peter Moser die anwesenden Mitglieder und unseren Präsidenten Hubert Giger. Hans-Peter begrüßte ein neues Aktiv-Mitglied und einen Gönner in unserer Sektion. Zwei Pensionierte werden verabschiedet und erhalten traditionsgemäss einen Zinn-teller.

Drei Ämter mussten neu besetzt werden. Vorgeschlagen als neuer Sektionspräsident war Gerhard Siegrist. Er wird von der Versammlung einstimmig gewählt.

Als Depotobmann in Interlaken stellt sich auch Gerhard zur Wahl. Er wird einstimmig gewählt. Gerhard hält eine kurze Rede zu seiner Wahl und appelliert an Alle für eine offene Kommunikation. Er dankt für das geschenkte Vertrauen und nimmt beide Ämter an.

Als Delegierter stellt sich Markus Sommer zur Verfügung. Auch dieser Vorschlag wird von der Versammlung angenommen. Markus nimmt das Amt an.

Hans-Peter informierte uns über verschiedene Geschäfte in unserer Sektion. Einige konnten erfreulicherweise abgeschlossen werden. Im Veloraum Stadtbach wurde ein abschliessbarer Taschen-Schrank montiert, im Aufenthaltsraum steht uns ein Töggelikasten zur Verfügung und Dank der Intervention unseres PEKO-Mitgliedes, kostet das Jahresabo für einen Veloeinstellplatz im Milchgässli nur noch Fr. 20.-.

Andere Geschäfte werden gar zum Dauerthema. Die teilweise unhaltbaren Zustände mit der Steuerung/Lenkung in Lausanne wurden mit Gauderon und Fattebert diskutiert. Lösungen wurden erarbeitet und eingeführt, brachten aber nicht mehr Zufriedenheit. Kollegen, auf der VSLF-Homepage könnt ihr die BAR studieren, druckt sie aus und wendet sie konsequent an!

Hans-Peter berichtet über unser Jubiläum, 20 Jahre VSLF Sektion-Bern. Mit einem Trotti-Grillplausch wurde das ausgiebig gefeiert. So fuhr die Sektion mit Schuss und frischem Elan in die nächsten 20 Jahre! Hans-Peter dankt uns für die gute Zusammenarbeit, während der vergangenen Jahre.

Gerhard dankt Hans-Peter für die 10 Jahre Vorstandsarbeit, (2 Jahre als Sekretär, 8 Jahre als Präsident) und überreicht ihm ein Geschenk.

Die Versammlung verabschiedet Hans-Peter mit Applaus.

Hubert Giger orientiert uns über die PK.

Bei der Privatisierung der SBB blieben die Rentner dabei, bei der Swisscom übernahm sie der Bund. Unsere PK hat im Moment eine Unterdeckung von 1,6 Milliarden Franken. Die PK will im Moment nicht sanieren, bis der Bund entschieden hat. (Kapital für Sanierung ca. 4,2 Mia. Fr.)

Unsere PK hat im Moment ca. 52% Pensionierte, wenn nur das aktive Personal sanieren müsste, würde das jeden LF pro Jahr ca. Fr. 5'000.- kosten. Der VSLF bleibt dran! Orangeurteil: die SBB hat bezahlt, die SOB und die Rhätische Bahn werden zahlen, die BLS wird noch bearbeitet. Erwin Lättsch hat gesagt: «Dann müssten wir das Geld anderswo abziehen»...

Thomas stellt uns aktuelle Geschäfte der PEKO vor.

- Seit 1 Jahren sucht die PEKO eine Einigung in der Vereinbarung «Zusammenarbeit Planung/Lenkung - LP». Hofstetter stellt sich quer.

- Depot Neuenburg; 12 Touren sind da, aber das Depot noch nicht!

- LEA 2: wird im April/Mai 09 eingeführt, das Projekt ist bei Cargo gestoppt. (kein Geld)

- Das LF-Handbuch soll ins LEA 2 integriert werden.

- Projekt Selbsteinteilung ist auf Eis gelegt. (Sehr grosse Ablehnung durch das LP)

- Uniform LP: Kleider werden evaluiert, neue LF werden eine Tragpflicht haben, jetzige LF können freiwillig mitmachen...

- Medical-Service: Besuch in der Freizeit! Per PC auswählen und anmelden;

- gibt 2h AZ pauschal, oder Zeit für Arztbesuch und Weg. Die PEKO ist klar dagegen!

- PEKO Wahlen: 4 Personen sind zu ersetzen, der VSLF stellt 3 Kandidaten. Kollegen wählt!

Manfred Haller von P-OP-RM informiert uns über die zukünftige Fahrzeugflotte beim Personenverkehr SBB. Wegen der stetigen Zunahme der Reisenden (+ 5,8%, GA's + 8,3%, Abo's + 3,6%), gibt's in nächster Zeit etliche neue Fahrzeuge.

In den letzten 3 Jahren war die Zunahme immer grösser als geplant.

Im Moment laufen zwischen Bern und Lausanne DTZ-Versuchsfahrten mit Wankompensation (Zeiteinsparung).

International sind nur noch HGV-Triebzüge geplant, national sind neue Fahrzeuge nur noch doppelstöckig und ohne Neigung vorgesehen. (Triebzüge oder Pendelzüge)

Gegenwärtig laufen auch optimierende Massnahmen der aktuellen Flotte. Bei den EW IV werden alle Türen neu eingestellt, was eine Reduktion der Verspätungsmi-nuten um 20% bringen soll. Die Aktion wird weiter beobachtet; wenn der Erfolg

ausbleibt werden die Türen eventuell mit Elektroantrieben ausgerüstet.

Bei den ICN gibt's einen Online-Zugriff auf die DDS, - man sieht wenn ein Zug krank wird. Der Unterhalt kann die nötigen Reparaturen schon im voraus planen, auch wenn der Zug noch gar nicht im Unterhalt ist! Zur Zeit sind 9 ICN mit «Orbita» ausgerüstet, bis April 09 sollen alle 44 damit ausgerüstet werden. Man will damit die Verfügbarkeit von heute 39 ICN auf 41 erhöhen. Auch die Helpdesk wird den Zugriff erhalten, zur Pannenhilfe.

Den gemütlichen Teil der Generalversammlung geniessen wir mit unseren Partnerinnen beim anschliessenden Apéro. Aus Anlass des 20-Jahr-Jubiläums offeriert uns die Sektion das Nachtessen.

Hans Schäfer

Tief erschüttert müssen wir von unserem ehemaligen Arbeits- und Verbandskollegen Abschied nehmen

Peter Haussener

20.4.1959  
Lokomotivführer  
Depot Bern

Wir trauern mit seiner Familie und werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

Die Trauerfeier findet auf Wunsch der Familie im engsten Familienkreis statt.

Adresse der Trauerfamilie:  
Fam. Haussener-Walther  
Oberdorfstrasse 10  
3303 Münchringen

## Bericht GV 2008 der Sektion BLS

Am Donnerstag den 15. Januar 2009 fand im Restaurant Bernerhof in Burgdorf die 15. Generalversammlung der Sektion BLS statt. Unser Präsident Res Jost durfte 27 Mitglieder und als Gäste Hubert Giger und Philipp Maurer, Vorstand VSLF, Markus Beer, BAV, sowie Roger Bhend, Leiter Ressort Einsatz und Martin Wüthrich, Leiter Ressort Ausbildung und Sicherheit bei der Abteilung Zugförderung BLS begrüßen. Nach einer kurzen Begrüssung von unserem Präsidenten wurden die ersten Traktanden in Angriff genommen. Per 31. Oktober 2008 hatte die VSLF Sektion BLS 162 Mitglieder. Im Jahr 2008 traten 36 neue Mitglieder ein.

Als Nachfolger von Marcel Stähli in die GRPK wird Michael Blaser, als Delegierter Thomas Bengs gewählt. Der gesamte Vorstand der Sektion BLS wurde von den anwesenden Mitgliedern bestätigt.

Als weiteren Punkt erwähnt Andreas Jost, dass die FDV- Zusammenfassung von Mirko Helm neu als Heft und an alle Mitglieder des VSLF Schweiz verteilt wird. Die Änderungsverhandlungen zum GAV BLS laufen, der Personalchef der BLS, Erwin Lättsch findet den GAV BLS gut und es soll nur geändert werden, was nach Gesetz nicht stimmt.

Nun war die Reihe an unserem Verbandspräsidenten Hubert Giger. Er informierte über folgende Themen:

- ASCOOP
- Pensionskasse SBB
- Diverses
- VSLF intern

Anschliessend an das Referat wurde noch über das eine oder andere Thema diskutiert, interessante Fragen wurden gestellt und auch beantwortet.

Nach einer kurzen Pause war die Reihe an den beiden Gästen der Abteilung Zugförderung der BLS AG. Der neugewählte Leiter Einsatz (Personaleinteilung) Roger Bhend erzählte uns interessantes zu den Themen Planungszuständigkeiten nach der Neuorganisation der Abteilung Z und Planungsgrundsätze bei Cargo und Personenverkehr. Die Jahres- (Miteinbezug EVU), die Monats- und die Tageseinteilung werden von Z Einsatz geplant. Das Lokpersonal wird neu direkt von den Leitstellen Cargo und Personenverkehr disponiert.

Martin Wüthrich äussert sich zum sehr unglücklich formulierten Brief der Personalabteilung an das Lokpersonal wegen den Konjunkturmassnahmen beim Überbestand Lokpersonal. BLS Cargo rechne erst ab Mitte 2009 mit einem spürbaren Rückgang. Auf die Frage, warum die BLS bereits

heute zuwenig Lokführer hat, meint Martin, dass noch viele Instruktionen geplant seien. Den kommenden Überbestand will die BLS unter anderem mit befristeten Ausmietungen an andere Bahnen abfedern. Im weiteren sollen die LfA nach bestandener Prüfung nur zu 80% angestellt werden, damit diese zu genügend Fahrpraxis kommen.

Zum Schluss bedanken sich die beiden Gäste der Zugförderung bei den Anwesenden für die der BLS entgegengebrachten Flexibilität des Lokpersonals, ohne die die BLS AG nicht dort wäre wo sie heute ist.

Nach der Versammlung ging man dann zusammen mit den Angehörigen bei einem Apéro und einem Nachtessen zum gemütlichen Teil der GV über.

Der Aktuar  
Ralph Lauber

## X

### Steuererklärung

Am 19. Februar 2009 bei einer Aussprache mit der PeKo U wurde dem VSLF bekannt gegeben, dass sich zukünftig die PeKo SBB um die Problematik des X in der Lohnbestätigung zugunsten der Steuererklärung kümmert. Adresse PeKo SBB: im Intranet.

### Certificat de salaire TS

Lors d'un débat avec la COPE U le 19 février 2009, le VSLF a appris qu'à l'avenir, la COPE CFF s'occuperait de la problématique du X du certificat de salaire pour la déclaration d'impôts. Adresse COPE CFF: Intranet

### Attestazione di salario AR

Durante uno scambio di idee con CoPe U, il 19 febbraio 2009 il VSLF è stato informato che, in futuro, la commissione del personale delle FFS si occuperà della questione della «X» nell'attestazione di salario a favore della dichiarazione fiscale. Indirizzo di CoPe FFS: in Intranet.



### Mitgliederversammlung

Pünktlich um 14.15 Uhr eröffnete der Sektionspräsident Stephan Gut die Versammlung. Trotz der sehr sommerlichen (Raum) Temperaturen, hatte sich eine stattliche Anzahl Mitglieder eingefunden. Vom Gesamtverband konnten wir den Präsidenten Hubert Giger, den Leiter Division Cargo Philipp Maurer und den Leiter AZG/GAV Daniel Ruf begrüßen.

Nach einer Vorstellungsrunde des vollzählig versammelten Vorstandes der Sektion Ostschweiz informierte S. Gut über die positive Mitgliederentwicklung des VSLF. Danach konnten die Mitglieder dem Vorstand fragen stellen, was diese auch rege nutzten. Einige Diskussionspunkte waren:

### Pausen

Kritisiert wurden die zum Teil sehr langen Pausen in den Diensten. Lange Arbeitsschicht und wenig generierte Arbeitszeit daraus, stösst bei fast allen Anwesenden sauer auf. Lösungspunkt: Mögliche Einflussnahme der APK und bei neuen BAR-Verhandlungen.

### Produktivitätssteigerung

Leider schöpft die SBB immer mehr den gesetzlichen Rahmen aus. 5 Std. auf dem gleichen Fahrzeug sind genug! Jetzt wird wieder diskutiert, ob es 5 Std. und 10 Min. sein sollten. Der VSLF distanziert sich klar davon!

### Zeitungen einsammeln

Bei der THURBO AG wird das Lokpersonal zu diesem Thema wie folgt sensibilisiert. Im Sinne eines sauberen Auftritts

gegenüber unseren Kunden und wenn die zeitliche Möglichkeit dazu besteht, sollte der Lokführer etwas Ordnung schaffen im Fahrgastraum. Bei den SBB versuchen sie dieses Problem wieder einmal zu verordnen. Mit diesem Vorgehen ist der VSLF nicht einverstanden und wird gegebenenfalls Massnahmen ergreifen.

### SOB

Bei den Löhnen haben wir eine gute Lösung gefunden. Eine saubere Einstufung und nach spätestens 13 Jahren ist jeder Lokführer auf dem Lohnmaximum. Mit der Arbeitszeit sind wir auf gutem Wege. Neu wird ein ex. VBZ-Mann interimistisch als Verwaltungsratspräsident eingesetzt, bis der neue Vorsitzender des Verwaltungsrates gewählt ist.

### Berufskleider SBB / Garderobe

Die SBB hat zusammen mit der PeKo den gesetzlichen Rahmen abgeklärt. Bei den jungen Lokführern wird die Uniform Pflicht sein. Gesetzlich zulässig, weil im GAV verankert. Hoffnung besteht, dass durch eine qualitative gute und optisch ansprechbare Kleidung, die Akzeptanz beim Lokpersonal steigt.

### THURBO

Der ausführliche Sozialpartnersitzungs-Bericht ist auf der Homepage VSLF verfügbar.

### SBB Cargo

In den neuen BAR Cargo haben wir bei den Zeitzutritten für Reservedienste einen Fehler entdeckt.

### VISION 2010

Die VISION sollte ganz klar den Regionallokkführer verhindern. Bei der Ausbildung macht die SBB jetzt wieder und nicht das erste Mal, was sie wollen und nicht das was abgemacht wurde. Da sich die SBB nicht an dieses Vertragswerk haltet, haben wir kein Interesse mehr, dort weiter mit zu arbeiten. Die VISION wird auf Ende Jahr gekündigt. Mit dem Projekt ToCo wird die SBB wieder einmal das Salärssystem und die Einreihungen überarbeiten.

**Die GV der Sektion Ostschweiz findet dieses Jahr am 14. November im Hotel Continental in Zürich statt.**

Nach der Versammlung konnten wir den Tag noch gemütlich bei einem Apéro ausklingen lassen.

Kay Rudolf

Leiter P SBB Sektion Ostschweiz

12.11.2009: Lausanne

14.11.2009: Ostschweiz

17.11.2009: Genève

19.11.2009: Bern

23.11.2009: Basel

24.11.2009: Luzern/Gotthard

26.11.2009: BLS

28.11.2009: Hauenstein/Bözberg

### Urlaub in St. Georgen/Schwarzwald



2-Zimmer Ferienwohnung am Ortsrand von St. Georgen zu vermieten. Die Ferienwohnung ist etwa 2 km vom Bahnhof entfernt.

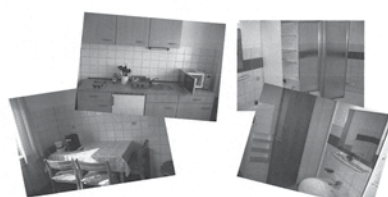
Zimmer 1



Zimmer 2



Küche und Bad



Die Wohnung ist komplett ausgestattet. (Auch WLAN)  
Der Mietpreis beträgt € 26,-/Übernachtung (max. 4 Personen) zuzüglich Kurtaxe.

In der Kurtaxe enthalten ist z.B. die Konus-Gästekarte.  
(nähere Information unter: [www.schwarzwald-tourismus.info](http://www.schwarzwald-tourismus.info) oder [www.konus-schwarzwald.info](http://www.konus-schwarzwald.info))

Nähere Informationen unter  
Familie Spallek Blauenweg 40 in 78112 St. Georgen  
Tel. 07724/949615 oder 0172/7450446  
Mail: [Martin.Spallek@online.de](mailto:Martin.Spallek@online.de)

Adhésion online:

AdeSIONe online:

Beitrittserklärung online:

[www.vslf.com](http://www.vslf.com) > contact  
> contatti  
> Kontakt

34.-

p. mois  
p. mese  
p. Monat

|                                                     |                                                      |                                                    |                                                       |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Nom et prénom<br>Cognome e nome<br>Name und Vorname | Rue + No<br>Via + No<br>Strasse + Nr                 |                                                    |                                                       |
| NPA + Lieu<br>NAP + Luogo<br>PLZ + Ort              | Date de naissance<br>Data di nascita<br>Geburtsdatum | Langue maternelle<br>Lingua madre<br>Muttersprache |                                                       |
| E-Mail                                              | Fax                                                  |                                                    |                                                       |
| Tel.                                                | Mobile                                               |                                                    |                                                       |
| AHV / AVS No.                                       | Personal No.                                         | Depot                                              | P <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> |

Assurance protection juridique professionnelle VSLF (Assurance de base) y compris dès 1 avril 2008

Protezione giuridica professionale VSLF (Assicurazione di base) compresa da 1° aprile 2008

Berufs-Rechtsschutzversicherung VSLF (Grundversicherung) inbegriffen seit 1. April 2008

|                                    |                                       |                                    |          |                               |
|------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|----------|-------------------------------|
| Complément assurance privé*        | <input type="checkbox"/> Propriétaire | <input type="checkbox"/> Locataire | dès      | <input type="checkbox"/> non  |
| Supplemento assicurazione privata* | <input type="checkbox"/> Proprietario | <input type="checkbox"/> Inquilino | da       | <input type="checkbox"/> no   |
| Zusätzlich Privatrechtsschutz*     | <input type="checkbox"/> Eigentümer   | <input type="checkbox"/> Mieter    | ab ..... | <input type="checkbox"/> nein |

|                                               |                  |                               |
|-----------------------------------------------|------------------|-------------------------------|
| Déjà assuré juridiquement chez:               | Police No:       | <input type="checkbox"/> non  |
| Sono già assicurato presso:                   | Polizza No:      | <input type="checkbox"/> no   |
| Schon berufsrechtsschutzversichert bei: ..... | Police Nr: ..... | <input type="checkbox"/> nein |

|                                                        |                              |                                               |                               |
|--------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| Je désire information à l'assurance collectif          | <input type="checkbox"/> CPT | <input type="checkbox"/> Assurance Zurich     | <input type="checkbox"/> non  |
| Desidero informazione sull'assicurazione collettiva    | <input type="checkbox"/> CPT | <input type="checkbox"/> Assicurazione Zurigo | <input type="checkbox"/> no   |
| Ich wünsche Information über die Kollektivversicherung | <input type="checkbox"/> KPT | <input type="checkbox"/> Zürich Versicherung  | <input type="checkbox"/> nein |

|                       |                        |                             |                      |
|-----------------------|------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Apprentissage         | Durée de formation     | Employeur actuel            | Entrée de            |
| Formazione prof.      | Anni di formazione     | Attuale datore di lavoro    | Entrata il           |
| Gelernter Beruf ..... | Ausbildungsdauer ..... | Jetztiger Arbeitgeber ..... | Eintrittsdatum ..... |

|               |                               |                              |           |                                            |
|---------------|-------------------------------|------------------------------|-----------|--------------------------------------------|
| In formation  | <input type="checkbox"/> non  | <input type="checkbox"/> oui | jusqu'au  | Quel formation de méc. (Z140, Z200, LC...) |
| In formazione | <input type="checkbox"/> no   | <input type="checkbox"/> si  | fino a    | Quale formazione di macch. (LC, LCN...)    |
| In Ausbildung | <input type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ja  | bis ..... | Welche Lf-Ausbildung (Z200, Z140, LCN...)  |

|                                |                                        |       |                                        |                                       |
|--------------------------------|----------------------------------------|-------|----------------------------------------|---------------------------------------|
| Adhésion au VSLF à partir de   | <input type="checkbox"/> tout de suite | comme | <input type="checkbox"/> Membre actif  | <input type="checkbox"/> Sympathisant |
| AdeSIONe al VSLF a partire dal | <input type="checkbox"/> subito        | come  | <input type="checkbox"/> Membro attivo | <input type="checkbox"/> Sostenitore  |
| Beitritt zum VSLF per .....    | <input type="checkbox"/> sofort        | als   | <input type="checkbox"/> Aktivmitglied | <input type="checkbox"/> Gönner       |

|                                |                                    |                                 |           |                                            |
|--------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------|--------------------------------------------|
| Actuellment organisé par       | <input type="checkbox"/> SEV       | <input type="checkbox"/> Autres | jusqu'au  | <input type="checkbox"/> non organisé      |
| Attualmente organizzato presso | <input type="checkbox"/> TRANSFAIR | <input type="checkbox"/> Altri  | fino a    | <input type="checkbox"/> non organizzato   |
| Jetzt organisiert im           | <input type="checkbox"/> VPOD      | <input type="checkbox"/> Andere | bis ..... | <input type="checkbox"/> nicht organisiert |

Les nouveaux membres du VSLF qui adhèrent encore à un autre syndicat et dont la démission a été donnée pour le prochain terme légal, sont dispensés de cotisations jusqu'à l'extinction de leur affiliation dans l'autre syndicat.  
I nuovi membri del VSLF che attualmente sono organizzati in un sindacato e ne hanno trasmesso il ritiro per il prossimo termine possibile, sono esonerati dalla quota di affiliazione del VSLF fino alla scadenza dell'affiliazione che è stata disdetta.  
Bereits organisierte Neumitglieder des VSLF, welche bereits in einer Gewerkschaft organisiert sind und ihren Austritt auf den nächstmöglichen Termin eingereicht haben, werden vom Mitgliederbeitrag beim VSLF befreit, bis die bestehende Mitgliedschaft erlischt.

\*Propriétaire: CHF 220.50 au lieu de CHF 441.00 / Locataire: CHF 160.15 au lieu de CHF 320.30  
Dans tous les deux, la protection juridique de trafic est inclus.  
\*Proprietario: CHF 220.50 anziché CHF 441.00 / Inquilino: CHF 160.15 anziché CHF 320.30  
In entrambi i prodotti di protezione giuridica privata è inclusa la prot. giuridica del traffico.  
\*Eigentümer: CHF 220.50 statt CHF 441.00 / Mieter: CHF 160.15 statt CHF 320.30  
In beiden Produkten Privat-RS ist der Verkehrsrechtsschutz inbegriffen.

Les anciens contrats restent valides (primes inchangés). Pour les nouveaux contrats, les conditions du nouveau produit sont applicables. On peut bénéficier de la protection juridique de personne privée pour autant qu'il existe déjà une protection juridique professionnelle (à l'exception des retraités).  
I contratti già stipulati decorrono normalmente (prezzo invariato). I contratti nuovi: solo il nuovo prodotto. La protezione giuridica privata è possibile solo abbinata alla protezione giuridica professionale (esclusi i pensionati)  
Alte Verträge laufen normal weiter (unveränderter Preis). Neue Verträge: nur noch das neue Produkt. Privatrechtsschutz nur erhältlich, wenn auch Berufsrechtsschutz vorhanden (ausser Pensionierte).

Date  
Data  
Datum .....

Signature  
Firma  
Unterschrift .....

**Manuela Krebs**  
Gyrisbergstrasse 144  
3400 Burgdorf

Ferienwohnungen / Appartements de vacances / Appartamenti di vacanza

Stiftung Personalfonds SBB / Fondation Fonds du personnel CFF / Fondazione Fondo per il personale FFS

Die Stiftung Personalfonds SBB besitzt Ferienwohnungen in Scuol, Leukerbad und Unterbäch. Mitarbeitende sowie Pensionierte der SBB erhalten das ganze Jahr 20% Ermässigung. Mehr Infos im Internet unter:

[www.sbb.ch/benefit](http://www.sbb.ch/benefit) > Reisen/Mobilität > Stiftung Personalfonds SBB  
Benutzernamen: benefit  
Passwort: sbb

La Fondation Fonds du personnel CFF possède des appartements de vacances à Scuol, Loèche-les-Bains et Unterbäch. Les collaborateurs ainsi que les retraités des CFF bénéficient d'une réduction de 20%. D'autres informations se trouvent dans l'internet sous:

[www.cff.ch/benefit](http://www.cff.ch/benefit) > Mobilité/Voyages > Fonds du personnel CFF  
Nom d'utilisateur: benefit  
Mot de passe: cff

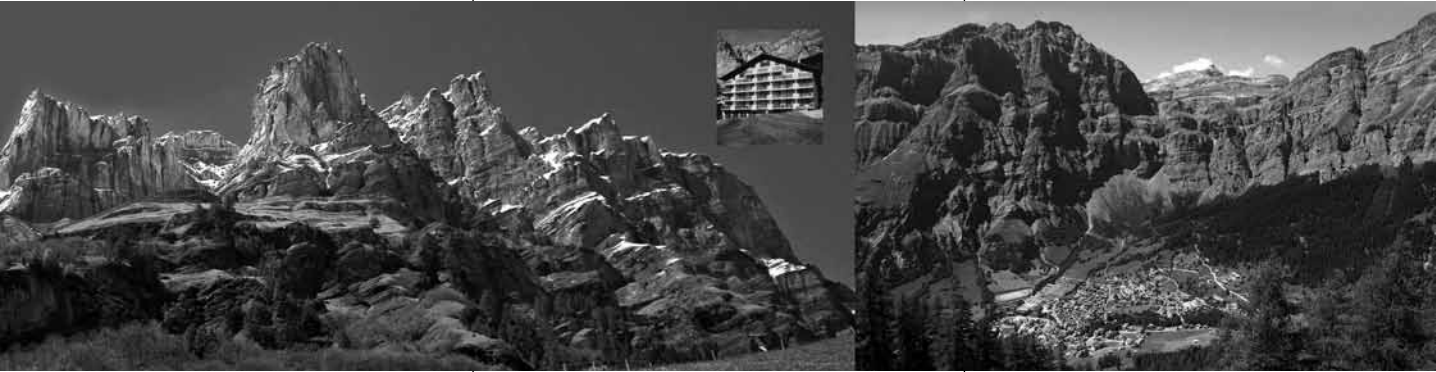
La Fondazione Fondo per il personale FFS possiede appartamenti di vacanza a Scuol, Leukerbad e Unterbäch. In linea generale, i collaboratori e i pensionati che affittano un appartamento beneficiano di uno sconto del 20%. Potete trovare ulteriori informazioni nel sito Internet:

[www.ffi.ch/benefit](http://www.ffi.ch/benefit) > Mobilità/Viaggiare > Fondo del personale FFS  
Nome dell'utente: benefit  
Parola d'accesso: ffi

Aktionen im Haus Goliath in Leukerbad

Actions résidence Goliath à Loèche-les-bains

Azioni casa Goliath a Leukerbad



**Aktion 2 für 1**  
Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 28.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

**Action 2 pour 1**  
Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 28.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

**Azione 2 per 1**  
Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 28.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

**Aktion Thermalbad**  
Wir offerieren Ihnen 20% Ermässigung auf den veröffentlichten Preisen und pro Wohnung und Woche 3 Eintritte ins Burgerbad! Dieses Angebot gilt: Im Sommer vom 04.07 bis 19.09.2009.

**Action bains thermaux**  
Vos atouts: une réduction de 20% sur les prix officiels et par appartement/semaine, 3 entrées gratuites aux bains Burgerbad! Cette offre est valable: en été du 04.07 au 19.09.2009.

**Azione Terme**  
Vi offriamo una riduzione del 20% sui prezzi ufficiali nonché 3 entrate gratuite alle terme Burgerbad per appartamento a settimana! Questa offerta è valevole: in estate dal 04.07.2009 al 19.09.2009.

**Preise** (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)  
Studios ab Fr. 441.–  
2-Zi-Wohnungen ab Fr. 588.–  
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

**Prix** (litterie, chauffage et électricité inclus)  
Studio dès Fr. 441.–  
Appartement de 2 pièces dès Fr. 588.–  
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

**Prezzi** (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)  
monolocali da Fr. 441.–  
bilocali da Fr. 588.–  
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere Informationen gibt's auch im Internet unter [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

Prenotate direttamente presso Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet [www.reka.ch](http://www.reka.ch). Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.

Aktionen im Haus Schwarzhorn in Unterbäch

Actions résidence Schwarzhorn à Unterbäch

Azioni casa Schwarzhorn a Unterbäch



**Aktion 2 für 1**  
Sie geniessen zwei Wochen Ferien in einer unserer Wohnungen, bezahlen aber nur eine Woche! Dieses Angebot gilt: Im Frühling vom 07.03 bis 04.07.2009 und im Herbst vom 19.09 bis 19.12.2009.

**Action 2 pour 1**  
Offrez-vous deux semaines de vacances pour le prix d'une seule dans l'un de nos appartements! Cette offre est valable: au printemps du 07.03 au 04.07.2009 et en automne du 19.09 au 19.12.2009.

**Azione 2 per 1**  
Trascorrete due settimane di vacanza in uno dei nostri appartamenti di vacanza e pagate solo una settimana! Questa offerta è valevole: in primavera, dal 07.03 al 04.07.09, e in autunno, dal 19.09 al 19.12.2009.

**Ferien für 100 Franken pro Woche**  
Familien und Alleinerziehende mit geringem Einkommen können unsere Wohnungen zum Preis von 100 Franken pro Woche mieten!  
Dieses Angebot gilt: das ganze Jahr.  
**Voraussetzungen:** Sie arbeiten bei den SBB und gehen mit Ihren Kindern in die Ferien. Ihr steuerbares Einkommen gemäss Steuerrechnung der direkten Bundessteuer überschreitet CHF 45'000 nicht. Sie versteuern kein Vermögen. Ablauf: Sie buchen und bezahlen selbst über die REKA. Anschliessend senden Sie die Rechnung zusammen mit einer Kopie Ihrer aktuellen Steuerveranlagung an folgende Adresse: Stiftung Personalfonds SBB, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

**Des vacances pour 100 francs par semaine**  
On propose aux familles et familles monoparentales à revenu modeste une offre spéciale: vous pouvez louer l'un de nos appartements de vacances au prix de 100 francs par semaine.  
Cette offre est valable: toute l'année.  
**Conditions:** Vous travaillez aux CFF et partez en vacances avec vos enfants. Votre revenu imposable selon bordereau de l'impôt fédéral direct n'excède pas Fr. 45'000. En outre, vous n'êtes pas imposés sur la fortune. Modalités: Vous réservez et payez vous-même par la Reka. Envoyez ensuite la facture avec une copie de votre dernier avis de taxation à la Fondation Fonds du personnel CFF, Bollwerk 4, 3000 Bern 65.

**In vacanza per 100 franchi alla settimana**  
La Fondazione propone un'offerta speciale destinata alle famiglie e ai genitori monoparentali con reddito modesto. Potete affittare uno dei nostri appartamenti di vacanza per 100 franchi alla settimana.  
Questa offerta è valevole: tutto l'anno.  
**Requisiti:** Siete impiegati presso le FFS e andate in vacanza assieme ai vostri figli. Il vostro reddito imponibile secondo il conto per l'imposta federale diretta non supera i CHF 45'000. Inoltre non pagate imposte sulla sostanza. Modalità: Prenotate e pagate individualmente tramite la REKA. In seguito inviate la fattura alla Fondazione Fondo per il personale delle FFS, Bollwerk 4, 3000 Berna 65 allegando una copia della vostra attuale decisione di tassazione.

**Preise** (inkl. Bettwäsche, Strom, Heizung)  
Studios ab Fr. 308.–  
2-Zi-Wohnungen: ab Fr. 392.–  
3-Zi ab Fr. 441.–  
(Reka-Buchungsgebühr, Kurtaxen und Schlussreinigung sind separat zu bezahlen)

**Prix** (litterie, chauffage et électricité inclus)  
Studio dès Fr. 308.–  
appart. 2 pièces dès Fr. 392.–  
3-p. dès Fr. 441.–  
(Les frais de dossier Reka, la taxe de séjour et le nettoyage final sont à payer sur place)

**Prezzi** (compresi la biancheria da letto, l'elettricità e il riscaldamento)  
monolocali da Fr. 308.–  
bilocali da Fr. 392.–  
trilocali da Fr. 441.–  
(La tassa di prenotazione Reka, la tassa di soggiorno e la pulizia finale devono essere pagate separatamente.)

Buchen Sie direkt bei der Schweizerischen Reisekasse in Bern, Tel. 031 329 66 33. Weitere Informationen gibt's auch im Internet unter [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Réservation directement auprès de la Caisse suisse de voyage à Berne, tél. 031 329 66 33. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Prenotate direttamente Reka Cassa svizzera di viaggio a Berna, Tel. 031 329 66 33. Potete trovare ulteriori informazioni anche nel sito Internet [www.reka.ch](http://www.reka.ch).

Halten Sie bei der Buchung Ihre Personalnummer bereit, Pensionierte können ihre ehemalige Tätigkeit/Funktion angeben.

Lors de la réservation, veuillez indiquer votre numéro personnel ou, pour les retraités, votre ancienne fonction.

Al momento della prenotazione indicate anche il numero personale oppure, per i pensionati e le pensionate, l'attività risp. la funzione svolta prima del pensionamento.

