

Offre réservée aux membres: privaLex®

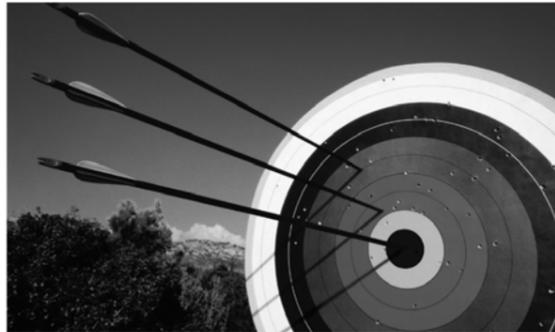
Bénéficiez sans attendre de 50 % de rabais sur l'assurance privaLex®, la protection juridique globale pour les particuliers comme les familles!



Réduction exclusive de 50 %!

La protection juridique idéale

Que vous fassiez valoir vos droits en tant que consommateur, usager de la route, vacancier, salarié, patient, sportif, ou autre, privaLex défend vos intérêts partout dans le monde.



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

La couverture complète privaLex®

Avoir raison, c'est bien; vous donner raison, c'est mieux! La CAP vous aide rapidement et efficacement, tout en vous évitant de dépenser des milliers de francs en frais d'avocat, de tribunal et d'expertise.

Vous n'obtiendrez nulle part gain de cause à moindre coûts!

privaLex®
prend en charge

- les honoraires d'avocat;
- les frais d'expertise;
- les frais de justice et d'enquête;
- les dépens;
- les cautions pénales;
- les frais de médiation.

Souscription

J'ai lu les Conditions générales (CG) sur le site www.cap.ch, je suis membre de VSLF (Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirant) et je souscris une assurance de protection juridique globale pour:

locataire (famille) CHF 173.30 au lieu de CHF 346.50 propriétaire (famille) CHF 227.90 au lieu de CHF 455.70
locataire (individuel) CHF 144.90 au lieu de CHF 289.80 propriétaire (individuel) CHF 199.50 au lieu de CHF 399.00

Durée du contrat: un an, avec reconduction annuelle tacite si le contrat n'est pas résilié trois mois avant l'échéance.

Payable: annuellement à l'avance.

Valable dès le: _____ (au plus tôt un jour après réception de la présente par la CAP)

Nom/prénom: _____

Adresse/NPA/localité: _____

Téléphone/Mobile: _____ Date de naissance: _____

Date d'entrée dans la société/numéro de membre: _____

Lieu et date: _____ Signature: _____

À renvoyer à: CAP Protection Juridique, Affaires spéciales, Baslerstrasse 52, 8048 Zurich, Tél. 058 358 09 09, hugo.nuss@cap.ch

Les Conditions générales (CG) privaLex®, protection juridique globale pour locataires/propriétaires, édition 06.2009, font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires de l'association VSLF est exclusivement accordée selon la couverture de base de VSLF.

Vos données sont traitées confidentiellement. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous appliquons les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement destinées à l'usage pour lequel elles ont été collectées (p. ex. établissement d'une offre/police ou envoi de documents) et ne sont pas transmises à des tiers. Toutefois, nous nous réservons le droit de les utiliser à des fins de marketing interne et d'optimisation de produits. Vous disposez d'un droit d'information ainsi que, dans certaines conditions, d'un droit de rectification, de blocage ou de suppression de vos données enregistrées sous forme électronique ou classées dans le dossier.

Editorial

Daniel Hurter; rédacteur Loco Folio



Nous nous réjouissons de pouvoir vous présenter la nouvelle édition du Loco Folio. Le dernier numéro a provoqué de grosses vagues. Nous avons obtenu beaucoup de réactions favorables émanant du cercle de nos membres. Certains anciens membres se sont sentis obligés de quitter le VSLF et un certain nombre d'entretiens parfois longs se sont déroulés entre des représentants des CFF ou d'autres compagnies et les fonctionnaires du VSLF. Tous comptes faits, nous pouvons en déduire que le Loco Folio intéresse beaucoup ses lecteurs et que ses thèmes sont actuels et bien choisis. Cela nous oblige donc à chercher à améliorer sans cesse le Loco Folio et de l'adapter aux conditions qui changent sans cesse. Nous avons introduit quelques changements dans ce numéro et c'est ainsi que l'éditorial n'est plus rédigé par le président mais par le rédacteur en chef. Notre président dispose maintenant de sa propre plateforme ailleurs dans la publication. Nous allons donc continuer – comme l'ensemble du VSLF d'ailleurs – à cultiver les valeurs telles que «l'orientation vers le résultat et la performance», «la remise en question de manière constructive et

critique», «la fiabilité», et «le savoir-faire ferroviaire». Pardon, je dois vous avouer quelque chose – nous nous sommes un peu «parés des plumes du paon». Ces principes de base sont en réalité les nouveaux fondements des CFF mais ils auraient tout aussi bien pu venir du VSLF. Souvent on nous reproche un manque d'articles techniques dans le Loco Folio. La rédaction peut comprendre ces critiques mais elle doit préciser qu'à l'image de tous les fonctionnaires du VSLF, elle est basée sur un système de milice et que les ressources sont de ce fait limitées. C'est ainsi que ces derniers temps nous avons cherché à favoriser d'autres thèmes plus en adéquation avec l'actualité. Nous espérons cependant qu'avec les articles sur la régulation optimisée et avec la transformation des navettes LION-Re 420 nous serons à même d'offrir une maigre compensation aux amateurs de technique. En outre nous informons les membres de VSLF qu'ils peuvent disposer d'un rabais sur l'abonnement de la Schweizer Eisenbahn-Revue, laquelle publie un grand nombre d'articles techniques. Comme je l'ai déjà dit, ce qui se fait dans beaucoup d'organisations avec des fonc-

tionnaires bien payés dans de somptueux bâtiments administratifs en ville, se fait au VSLF avec un certain nombre de collègues, après leurs heures de travail et un peu n'importe où en Suisse. Dans cette édition du Loco Folio, nous commencerons à vous présenter ces collaborateurs et collaboratrices de l'ombre. Notre but est de relater ce que nous connaissons et ce que nous comprenons. Et de la sorte il devient naturel que le contenu de notre publication décrive l'environnement de travail des rédacteurs des différents articles qui se concentre essentiellement sur la région zurichoise et sur la division voyageurs des CFF. Mais c'est peut-être là que résident la plupart des problèmes. Il ne tient qu'à vous pour que cela change puisque la rédaction du Loco Folio est à même de publier les contributions des mécaniciennes et mécaniciens des trois régions linguistiques de notre pays et des différentes compagnies ferroviaires dont nos membres sont les employés. Nous espérons avoir rédigé une revue dont les thèmes sont variés et vous souhaitons une bonne lecture.

Daniel Hurter

Un seul



pour réduire vos primes.

Quelle chance que vous soyez membre du VSLF. Vous profitez ainsi de plus de 25 % de rabais sur les primes d'assurances complémentaires et d'un conseil personnalisé auprès de la CPT, première caisse-maladie online. Commandez simplement votre offre: 058 310 98 71 ou www.vslf.kpt.ch



La voix du président

Hubert Giger, président VSLF

Estimées et estimés collègues

Au début de l'année, nous avons entamé les négociations CCT BLS AG. Le VSLF a maintenant sa place à la table des négociations, ainsi que sa part de responsabilités. Les exigences des deux parties ont été présentées et des rendez-vous ont été fixés. Pour nous, il est important que le plateau de la balance soit maintenu en équilibre, aussi bien envers le BLS ou qu'au sein du personnel. Des suppressions de personnel unilatérales avec des temps de travail irréguliers touchant toutes les catégories du personnel de l'entreprise, comme c'est arrivé avec le premier CCT, ne seront pas acceptées.

Entretemps, le CCT CFF Cargo International a été négocié et signé. Après les craintes initiales quant à l'évolution des conditions de travail, nous pouvons constater que c'est équivalent à CFF Cargo. La contribution du VSLF à la table des négociations a été décisive. Le débat au sujet de la répartition du personnel de locomotive de divers dépôts Cargo dans des groupes Cargo ou internationaux n'est pas encore clos. Nous ferons tout notre possible pour que la répartition du travail ne devienne pas encore plus limitée, monotone et antisociale. On nous a demandé pourquoi le VSLF soutenait la création de filiales avec la signature du CCT CFF Cargo. La signature d'un CCT n'implique en aucune façon un quelconque soutien aux décisions de l'entreprise; seules les conditions de travail des employés sont acceptées. Il est vrai qu'il y va réellement de l'intérêt du personnel de locomotive que les lieux de dépôt aient un corps du personnel étendu et mobilisable de façon aussi universelle que possible. Cela élargit la diversité, que ce soit au niveau des véhicules ou des lignes, permet différents modèles de temps de travail, ainsi que la simplification de la planification du personnel et en conséquence, cela permet la productivité des chemins de fer.

C'est donc à CFF Cargo et à CFF Cargo International de répartir le personnel de locomotive et d'exploiter au mieux les synergies. De la même manière, la direction CFF trafic régional a la possibilité de réintégrer les filiales dans l'entreprise et de profiter des avantages.

Le VSLF s'oppose à la création d'une autre filiale de trafic régional, telle que celle de la S-Bahn de Genève (CEVA) qui est actuellement en pourparlers, ceci pour le bien



du personnel de locomotive et de la productivité.

Les accords salariaux de l'automne dernier avec les CFF peuvent être qualifiés de raisonnables. Presque toutes les charges supplémentaires occasionnées par la modification du taux de conversion de la Caisse de pension sont prises en charge par les CFF, ce qui ne va pas de soi. Tout particulièrement si l'on considère la situation économique qui règne en Suisse et en Europe actuellement. La décision de verser une prime de reconnaissance de 200 francs ce printemps, malgré les suppressions d'emploi prévues dans le trafic de wagons complets et les controverses dans l'opinion publique sur les hausses de tarif, est courageuse.

Notre assemblée générale à Locarno, avec la visite de la Conseillère fédérale Doris Leuthard, était un succès à tous points de vue. Doris Leuthard nous a dit de ne pas hésiter à lui faire part de nos préoccupations. Nous avons accueilli cette offre avec gratitude et y aurons recours en cas de besoin.

Les discussions avec de jeunes et d'anciennes – ou d'anciens – collègues ont été très enrichissantes. Les différents besoins et intérêts des générations envers notre profession augmentent. La représentation des deux parties sera encore plus

exigeante à l'avenir. L'élection d'un jeune collègue au comité directeur, Benjamin Jelk, devrait contribuer à faire face aux circonstances et à rajeunir le VSLF.

Les sacoches VSLF, fabriquées par «**Anyway-Solution**» pour l'assemblée générale, sont un succès – faites main «**Swiss made**» by CFF. Différents membres du management des CFF ont fait l'acquisition d'une sacoche VSLF à Locarno, et c'est un beau geste. De plus, 15 jours après l'assemblée générale, la Conseillère fédérale Doris Leuthard a pris sa sacoche à l'occasion d'un tour en cabine de Berne à Zurich avec le CEO des CFF, Andreas Meyer. Vous trouverez des images de l'émission télévisée dans cette édition. Le lien menant au journal télévisé correspondant est le suivant:

www.videoportal.sf.tv

«*Bundesrätin Leuthard besucht SBB-Baustelle in Zürich*» vom 5. 4. 2012.

Les tâches et les préoccupations soumissionnées au VSLF sont les principes de bases de son activité de syndicat professionnel indépendant pour le personnel de locomotive. Et celles-ci s'accroissent constamment. Votre contribution, ce sont votre qualité de membre et votre soutien, et c'est ce qui donne toute sa force au VSLF. Je vous remercie tous.

Votre président
Hubert Giger

Assemblée Générale

L'assemblée générale du VSLF s'est déroulée le 21 mars 2012 à Locarno. Nous publions ici l'allocution du président du VSLF prononcée à l'occasion de cette manifestation. Tous les discours qui ont été prononcés lors de l'assemblée générale de Locarno peuvent être écoutés sur Internet en qualité MP3 sous <http://www.vslf.com/627.html>

Madame la Conseillère fédérale Leuthard
Madame la Présidente de commune Speziali
Monsieur le Conseiller d'Etat Borradori
Mesdames, Messieurs
Chers collègues

C'est un grand honneur pour le VSLF qui est un des plus anciens syndicats professionnels de Suisse (puisqu'il a été fondé en 1876), de recevoir pour la première fois une Conseillère fédérale à l'occasion de son assemblée générale. Madame Leuthard, soyez la bienvenue.

Madame Leuthard arrive directement d'une assemblée de membres féminins du PDC suisse qui s'est tenue à Lugano. Il y a encore quelques années, le changement dans notre bastion professionnel purement masculin pouvait passer pour abrupt. Entretemps, de plus en plus de femmes ont trouvé leur place dans les cabines de conduite et effectuent leur travail avec le même professionnalisme et la même qualité que les hommes car elles ont tout simplement les mêmes exigences à fournir. Le VSLF désire que cela continue ainsi à l'avenir et que nos collègues féminines ne soient pas simplement maintenues pour de sombres raisons de quotas.

Je me permets de saluer ici 150 collègues, femmes et hommes, collègues qui ont décidé de consacrer un précieux samedi de congé pour la cause des mécaniciens de locomotives et qui prennent part à l'assemblée générale de leur syndicat. Je fais ici le calcul que nous faisons chaque année et qui permet de relativiser la somme des personnes présentes: de nos 1700 membres, près de 70% sont aujourd'hui en train de travailler, ce qui signifie qu'un membre sur trois aurait eu la possibilité de trouver le chemin le menant de n'importe où en Suisse jusqu'à Locarno. Merci à vous tous ici présents pour l'intérêt que vous montrez pour notre activité syndicale.

Politique

Lors de notre dernière assemblée générale qui s'est déroulée à Thoune, j'avais déclaré dans mon allocution que le VSLF était neutre du point de vue politique. En voyant la mine allongée du directeur de l'OFT, le Dr Peter Füglistaler ainsi que celle de la Conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer, je suis parti du principe que dorénavant tous les politiciens allaient considérer le VSLF comme un terrain peu productif.

Cela ne semble pourtant pas être le cas.

Le VSLF ne s'occupe pas de questions de tarifs, nous ne recommandons pas telle ou telle stratégie de financement pour les nouveaux projets ferroviaires. Les arrêts des trains ne concernent les mécaniciennes et mécaniciens que parce qu'ils figurent dans nos marches de trains. Notre politique est la représentation des intérêts du personnel des locomotives par rapport à ceux des employeurs et des autorités et un engagement pour des conditions de travail en accord avec notre époque.

Notre politique laisse une grande liberté. Chacun de nos membres a le droit de vote et est donc capable de s'engager dans le sens des intérêts des transports publics, mais de la façon qu'il considère comme la plus juste. Nous considérons qu'un certain nombre d'opinions et de débats sont primordiaux pour le maintien des intérêts du service public. Les idéologies doivent

Chaque jour, chaque nuit, les cheminots effectuent leur travail consciencieusement pour garantir la pérennité d'un bon système.

finallement aussi être crédibles si elles ne veulent pas être déconnectées de la réalité. J'émetts cependant quelques considérations politiques qui nous ont effleurés. Le Conseil fédéral a adressé un dossier au Parlement concernant l'octroi d'une enveloppe budgétaire de 9,449 milliards de francs pour les quatre prochaines années, destinés aux CFF ainsi qu'aux chemins de fer privés du pays. Cette enveloppe doit servir à l'exploitation, à l'entretien et au maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire. Je dois admettre que Monsieur Philippe Gauderon, responsable de l'Infrastructure des CFF a bien rempli son contrat.

La construction de nouvelles lignes ferroviaires présente une problématique totalement nouvelle pour les compagnies ferroviaires. Le financement de nouvelles constructions se décide rapidement, pour autant que le nouveau tracé profite à toutes les parties du pays. Il est clair que de nouvelles lignes permettent de garantir des offres meilleures et plus rapides. Cependant, l'entretien des nouvelles lignes a été tout simplement négligé et aura pour conséquence de surcharger les frais de l'in-

frastructure durant plusieurs décennies. La création de nouvelles lignes ne génère pas de nouvelles sources de profit et les coûts d'entretien des anciennes infrastructures subsistent. Il faut donc se poser la question de savoir si les nouvelles lignes sont vraiment un cadeau pour les chemins de fer ou si c'est simplement une charge supplémentaire.

De plus, le prix des sillons va encore être augmenté, ce qui aura pour conséquence d'augmenter la charge des entreprises de transport ferroviaire. Nous autres, les partenaires sociaux, aurons à subir ensuite le concert des plaintes puis la définition d'exigences qui prévoient tout un catalogue de mesures visant à augmenter la productivité. Mais chaque pourcent économisé ne représente pas systématiquement un pourcent de plus, surtout si une division a réussi à économiser sur le dos d'une autre. Finalement, il n'y a bientôt plus rien à gagner lors des négociations salariales car les compagnies sont fortement endettées et le nouveau matériel roulant est loin d'être gratuit.

La pression exercée sur les tarifs du transport des voyageurs est donc forcément logique. Ceci à raison: avec fierté nous devons constater que la Suisse dispose du système de transport public le plus parfait qui existe au monde. Les trains sont modernes, visiblement tous climatisés, les correspondances sont toutes assurées, et le personnel – pour autant qu'on en trouve dans les gares – est aimable. La ponctualité quasi insolente des trains suisses fait partie des caractéristiques ancrées dans l'éducation nationale.

Je n'ai pas besoin de rappeler ici que le personnel des locomotives contribue pour une large part au fonctionnement sécuritaire de tout ce système. Précisons que 12% des employés des CFF, 25% de ceux du BLS et 74% de ceux de Thurbo sont des mécaniciens/mécaniciennes.

Du point de vue du personnel et de ses conditions d'emploi, une hausse des tarifs serait souhaitable afin de garantir une certaine sécurité au niveau des recettes. Cependant, le risque de voir ensuite un déplacement des flux de trafic des transports publics vers le transport individuel devient plus grand. Agir contre ce phénomène nous ramène à une question politique.

Si on résume, nous devons constater que les trains sont toujours plus pleins, le trafic des marchandises doit de plus en plus

combattre pour obtenir des sillons libres et les gares débordent de voyageurs, comme les jours de fêtes populaires. Il y a donc lieu d'investir massivement.

Pourtant, notre travail n'est pas rentable. Au contraire, nous coûtions trop cher et nos salaires précipitent la chute des transports publics. Chaque jour, chaque nuit, les cheminots effectuent leur travail consciencieusement pour garantir la pérennité d'un bon système. Et plus nous travaillons bien, plus la situation est mauvaise dans les entreprises. Dans ces conditions nous n'arriverons jamais à réussir. C'est fortement démotivant.

Tunnel du Gothard

L'assainissement du tunnel routier du Gothard suscite actuellement une discussion explosive, et pas seulement au Tessin. La problématique est complexe, le temps presse et, comme souvent dans pareille situation, les conseils sont chers. Nous autres, cheminots pouvons certifier que nous serons prêts à fournir toutes les prestations supplémentaires sur les rails, aussi bien sur l'ancienne ligne sommitale que sur la nouvelle ligne du tunnel de base. Depuis 1847, notre contrat prévoit que nous effectuons l'ensemble de nos prestations avec la plus grande qualité.

Le tunnel de base du Gothard va nous permettre de mettre à disposition la première ligne de plaine avec une déclivité maximale de 12‰ entre l'Allemagne et l'Italie. Ceci ouvre de nouvelles perspectives pour des trains de marchandises encore plus longs et sans locomotives supplémentaires pour relier les grands centres industriels. Comme nous sommes tous de la branche, nous savons pertinemment que les problèmes de capacité ne sont pas pour autant résolus dans la région comprise entre Bâle et le Plateau, le long du Rigi et au sud de Bellinzone. La transformation des lignes d'accès pour un corridor de 4 mètres coûte à elle seule 600 millions de francs. Le financement est une fois de plus incertain, et il faut se montrer d'autant plus discret lorsque l'on se rapproche de la frontière sud du pays. Je n'envie pas Madame Leuthard, lorsqu'elle s'est rendue à Rome il y a 15 jours, pour une rencontre de travail et qu'elle a tenté d'attirer l'attention sur la signification du raccordement aux lignes ferroviaires alpines.

Le fait que nous Suisses soyons les meilleurs européens et que nous mettions nos lignes de communication à disposition de l'Europe tout en les modernisant régulièrement peut nous faire passer pour des présomptueux, mais c'est vrai. Ce n'est pas sans raisons que Napoléon Bonaparte a fixé les frontières de la Suisse au-delà de l'arc alpin afin de nous garantir la neutralité et rendre les passages alpins accessibles

pour tous.

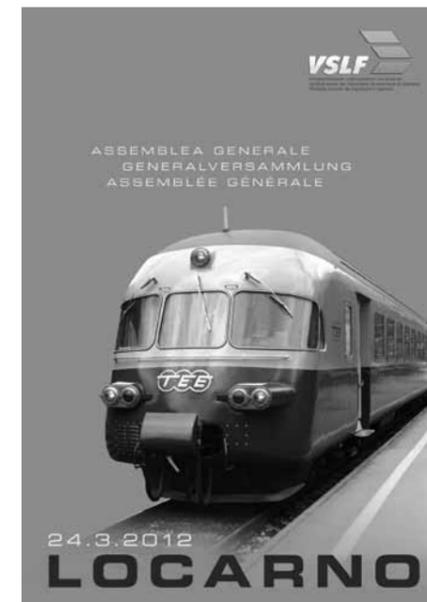
Le peuple suisse a accepté le paquet des transversales alpines qui prévoyait une somme de 7,6 milliards de francs, avec une majorité de 63% des voix. Dans un rapport intermédiaire de 2010, on parle de 18,7 milliards de francs. Il s'agit d'abord d'un investissement du souverain en faveur de la Confédération et non d'un cadeau offert à l'Europe.

Les nouvelles possibilités de traverser la Suisse en quelques heures, particulièrement pour les trains de marchandises, définissent un certain nombre de nouvelles conditions aux mécaniciens de locomotives. Si d'aventure il ne doit y avoir plus que des mécaniciens de locomotives étrangers pour conduire des locomotives étrangères en tête des trains de marchandises qui traversent la Suisse, on doit se poser la question de l'utilité commerciale de cette construction pour notre pays. Le marché libre sur les rails implique dans tous les cas un certain nombre de règles du jeu, lesquelles doivent être respectées par tout le monde afin de garantir une certaine égalité des chances. La réglementation suisse en matière de lois sur la définition du temps de travail et les différentes prescriptions d'application qui en découlent doivent aussi être respectées par les entreprises de transport ferroviaire étrangères qui traversent la Suisse. Cela englobe aussi les bonifications en temps de travail légales. Dans le cas contraire, on parlerait ici de dumping. Le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) est responsable d'établir les conditions cadres et de contrôler qu'il n'y aura pas de dumping, ni au niveau des coûts, ni au détriment de la sécurité. Le VSLF sera attentif au déroulement du processus et se réserve le droit d'intervenir en cas de non-respect des prescriptions.

Partenariat social

Le partenariat social avec les employeurs, donc les chemins de fer, est aussi vieux que les chemins de fer eux-mêmes. Les conventions collectives qui sont relativement jeunes peuvent être considérées comme des produits de haut niveau, tant elles sont issues de cultures elles-mêmes de haut niveau. Elles sont l'illustration de ces conditions de travail.

Ces nouvelles «CCT – partenariats sociaux» fonctionnent fondamentalement bien. Ou disons plutôt qu'elles fonctionnent. Il serait parfois plus avantageux de rechercher de nouvelles solutions, indépendamment de tout ce système. Nous sommes et restons libéraux – dans le bon sens du terme. Nous nous réjouissons des nouveaux départs, dans la mesure où ils tiennent toutes leurs promesses. Lorsque nous parlons de nouvelles solutions, nous ne comprenons pas un don unilatéral en



faveur d'une flexibilité encore plus grande pour satisfaire un manque de flexibilité des diverses divisions bureaucratiques. Souvent, les réglementations sont négociées de manière correcte et en conformité avec le partenariat social; tout le contraire de certaines petites directives tout aussi importantes à l'exercice notre activité quotidienne. Ainsi, rien ne définit si nous allons commencer une semaine du matin, du milieu ou du soir. Rien ne prévoit si un jour de congé ou une fin de service demandés deux mois à l'avance seront accordés. Et cela, nous l'apprenons toujours dans un délai très court. Et toujours à court terme, nous apprenons que tel ou tel tour a été modifié à la dernière, en empiétant sur les restes pitoyables de notre vie sociale.

Les problèmes relatifs aux pauses ont pris des proportions inacceptables pour nous, mécaniciens. Lorsqu'un train doit être garé temporairement pour des raisons de service (rotation des compositions) sur une voie de garage, cela équivaut aussi à une pause sur le véhicule moteur pour le personnel des locomotives. Nous ne sommes cependant pas des machines, nous sommes des employés et nous desservons des machines.

En raison des nombreuses fermetures de lignes ordonnées durant la nuit, des gares comme Steinhausen, Sursee ou n'importe quelle autre gare du réseau se retrouvent transformées en lieu de pause. Cela donne par exemple une pause pour manger entre 22 h 25 et 23 h 37. Pas de lieu de pause ou de repos, pas même des toilettes publiques payantes à disposition.

De son propre chef on peut alors partir dans la nuit à la recherche d'un quelconque restaurant ouvert à proximité de la gare. Et si d'aventure on a l'opportunité d'en rencontrer un, il y a fort à parier que la cuisine est déjà fermée. Un croissant aux noisettes

un peu sec et un Rivella ne constituent pas un repas, que je sache.

Bien entendu, la définition des standards minimaux pour les lieux de pause est faite péniblement par des bureaucrates. Effectivement, ces standards minimaux ne sont que rarement respectés car trop onéreux. C'est aussi simple que cela. Le tout est encore assorti de projets fabuleux en matière de prévention de la santé élaborés par les entreprises de transport ferroviaire et qui sont lamentablement abandonnés plus tard lorsque le volet financier est abordé.

Il n'y a pas de place dans le budget pour régler ces problèmes de pauses car il ne s'agit uniquement que des réclamations de ces mécaniciens toujours mal lunés. Nous, les mécaniciens de locomotives, nous retrouvons avec un statut plus bas que les chauffeurs de poids lourds qui déterminent eux-mêmes à quel relais de l'autoroute ils vont s'arrêter.

Ainsi aujourd'hui des prestations de cinq heures d'affilée sont devenues normales, bien entendu sans petite pause intermédiaire et parfois avec une prise de service à quatre heures du matin. Cela est tout à fait conforme à la loi sur la durée du travail. Il faut préciser que les valeurs extrêmes de cette loi sur la durée du travail avaient été définies en 1972, à une époque où le travail était nettement moins pénible que maintenant. Lorsque nous avons demandé au service médical des CFF quelle influence pouvait avoir une prestation de cinq heures sans pause sur la glycémie et sur les capacités de concentration des mécaniciens, on nous a répondu que cela différerait d'un mécanicien à l'autre. Cette réponse en dit long sur celui qui l'a rédigée.

L'idée générale qui se dégage de la compression des coûts est la suivante: «ce qui n'est pas prévu par les règlements est permis». Les mécaniciens n'accepteront plus jamais cela! Nous sommes en mesure d'attendre d'une entreprise en mains publiques qu'elle respecte les principes de base des convenances. Nous ne sommes pas des objets avec lesquels on peut jouer à résoudre des problèmes de planification horaire et définir des objectifs fixés par certaines divisions.

Nos revendications pour de meilleures conditions de travail ne s'attaquent pas seulement aux contenus de la loi sur la durée du travail et la convention collective de travail. Elles concernent aussi les affectations qui changent quotidiennement, les pauses et les jours de congé. C'est là que nous mesurons nos conditions de travail et les comparons avec celles de l'extérieur et aussi au sein de l'entreprise. Et de là, nous tirons nos exigences que nous jugeons justifiées et qui ne sont pas de pieux souhaits romantiques, mais bien les revendications compréhensibles d'une des plus grandes ca-



tégories professionnelles de Suisse.

En tant que syndicat professionnel, nous avons largement informé les instances concernées des problèmes existants, avons épuisé toutes les possibilités qui étaient à notre disposition et pensons que nous avons rempli notre part du contrat. Nous espérons qu'il ne faudra pas un accident comme celui qui s'est déroulé il y a 15 jours en Pologne avec des morts et des blessés pour qu'une discussion élargie ne soit menée, afin de définir les irrégularités et les personnes qui en sont responsables.

Recours en justice OFT/DETEC

Cette thématique englobe aussi le fait que beaucoup de compagnies ferroviaires ont commencé à donner des cours de formation continue durant le temps libre de leurs agents. L'inscription se fait directement par le mécanicien de locomotives, lequel devient aussi subitement responsable unique du respect de la loi sur la durée du travail. L'OFT a répondu d'une manière lapidaire au VSLF qui avait requis une intervention de l'autorité de surveillance. L'OFT confirme que les cours sont intégralement considérés comme du travail au sens de la loi sur la durée du travail et que, de ce point de vue, l'employeur n'a pas besoin de les faire figurer dans une planification. Ainsi, l'employeur n'a pas de contrôle sur le respect de la loi durant ce travail. Des contrôles rétroactifs, comme le prévoit l'OFT, ne permettent pas d'empêcher des violations de la loi, mais les mettent en évidence une fois que le délit est commis. Cela ne va pas dans le sens où le législateur l'avait prévu.

Le VSLF a déposé un recours en justice la semaine dernière à ce sujet contre l'OFT

auprès du DETEC, dans le but d'entrer en contact avec des interlocuteurs compétents.

Reconnaissance auprès de l'OFFT

De nouveaux mécaniciennes et mécaniciens fiables et bien formés seront nécessaires sur nos locomotives, demain plus que jamais! Si l'on considère les contrôles de plausibilité des systèmes relevant de la sécurité comme l'ETCS, un mécanicien de locomotives fiable est incontournable. Il ne viendrait pas non plus à l'idée de notre Ministre de l'énergie de mettre en place du personnel incompetent à la conduite de nos centrales nucléaires. Et pas de nouvelle centrale nucléaire non plus...

Le rétablissement d'une bonne formation, laquelle a subi une érosion massive sur l'autel des mesures d'économies, doit être au centre de toutes nos préoccupations. Si l'on considère le trafic international, il y a lieu de faire respecter les prescriptions au niveau de l'Europe entière. La concurrence entre les différentes compagnies ne doit pas se faire avec des «mécaniciens du dimanche» et ainsi se dérouler directement aux frais de la sécurité. Selon une étude effectuée par des étudiants de l'EPFZ, le BLS a l'intention d'utiliser des paysans de montagne comme mécaniciens de locomotives dans le tunnel du Lötschberg. La méconnaissance du métier de mécanicien de locomotives excite visiblement toutes les fantaisies.

Le VSLF cherche depuis un certain temps à faire reconnaître notre profession par l'OFFT. Et c'est justement dans les temps que nous vivons actuellement avec la libéralisation du trafic ferroviaire et avec les grandes fluctuations du marché du travail

que la reconnaissance devient une priorité absolue, surtout pour des professions monopolistiques comme la nôtre. Lors des premiers entretiens que nous avons eus avec l'Office fédéral de la formation et de la technologie OFFT, on nous avait rendus attentifs que nous autres, mécaniciens de locomotives, étions bientôt les derniers professionnels dont les compétences n'avaient pas été reconnues.

Le but est donc clair: une reconnaissance des compétences au plus haut niveau du métier de mécanicien de locomotives par l'OFFT. Nous aurions ainsi la possibilité de faire progresser la qualité de la formation et la compétitivité des mécaniciens au niveau du marché. Simultanément, nous pourrions augmenter les avantages au niveau du marché de nos entreprises de transport ferroviaire et du standard suisse par rapport à nos concurrents de l'étranger. Et, finalement, nous retrouverions la fierté d'exercer notre profession.

Nous sommes arrivés avec cette requête sur un terrain fertile auprès des CFF et un avant-projet comportant la collaboration du VSLF est en cours d'élaboration. Les premières résistances contre le projet se sont déjà fait sentir. Nous allons cependant poursuivre avec assiduité sur la voie que nous avons choisie.

Une reconnaissance au niveau fédéral du travail de qualité des mécaniciennes et mécaniciens de chemins de fer donnerait une bonne prestance au pays ferroviaire qu'est la Suisse. Je compte sur vous.

Enfin

Nous, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotives pouvons assurer à notre Cheffe suprême, Madame la Conseillère fédérale, et aux directeurs de nos compagnies ferroviaires que nous continuerons à effectuer notre travail au plus près de notre conscience, ce qui englobe naturellement le service à la clientèle. Pour cela nous avons besoin du respect des entreprises qui nous emploient et de la certitude que nous serons traités comme des employés méritent de l'être et non comme de vulgaires facteurs de coût. Cela constitue les bases d'un partenariat social vrai, durable et orienté vers l'avenir. C'est le but poursuivi par le VSLF. Le VSLF aimerait offrir une course en cabine en guise de cadeau à la responsable du DETEC. Qui se propose pour emmener une fois Madame Leuthard avec lui? Je profite de remercier, au nom du VSLF, tous les invités et les amis pour la visite qu'ils nous ont faite à l'occasion de l'assemblée générale de cette année. Bon retour en toute sécurité chez vous et profitez bien de la journée dans cette belle ville de Locarno au centre du «bellissimo Ticino».

Merci beaucoup. ■

Le CEVA nous concerne aussi

Cette lettre a été envoyée aux partis politiques de Genève et Vaud et aux intéressés des CFF.

André Alder, Président section VSLF Genève



Mesdames, Messieurs

Nous, mécaniciennes et mécaniciens de la région Romande, sommes pleinement concernés par le projet CEVA. Nous sommes prêts à accepter ce nouveau défi, en collaboration avec les CFF.

Depuis plus de dix ans, nous avons acquis une formation approfondie et une solide expérience sur les lignes «Genève-Bellegarde» et «Lausanne-Frasne». Nous assurons ces prestations avec beaucoup de professionnalisme et sans risques de grève pour un coût pleinement concurrentiel.

Par ce courrier, nous désirons attirer votre attention sur le fait que nous représentons la majorité syndicale de l'ensemble du personnel des locomotives et que notre objectif principal est de participer à ce projet CEVA en tant qu'acteur et non pas en qualité de spectateur.

Nous sommes persuadés que vous prendrez dans les jours à venir les bonnes décisions en ne créant pas une nouvelle société fille et en récompensant de manière juste les très nombreux efforts que le personnel a déjà consenti dans l'optimisation de son temps de travail.

Il n'est pas pensable pour nous de voir ce futur travail partir dans une autre société (même fille) ou pire à l'étranger! Nous vous proposons d'entamer une discussion ouverte et constructive afin de vous proposer des solutions acceptables pour tout le monde.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures. Pour les syndicats des mécaniciennes et mécaniciens de la Romandie:

André Alder
Président section VSLF Genève



Tout en un. Pour les familles et les couples.

Faites un bout de chemin avec UBS Family, la solution bancaire complète couvrant tous les besoins liés aux paiements, à l'épargne, aux financements, à la prévoyance et aux placements. Profitez par ailleurs des avantages attrayants du programme de bonus UBS KeyClub et d'offres de loisirs uniques grâce au partenariat avec Suisse Tourisme.

Vous en apprendrez davantage dans les agences UBS, au 0848 848 051 ou sous www.ubs.com/family

Nous n'aurons pas de répit



www.ubs.com

La productivité – un concept mal compris?

L'augmentation de la productivité du personnel de locomotive est l'une des préoccupations cruciales des CFF. Il n'y a rien à objecter à cela. Toute entreprise du libre marché qui renonce à un accroissement de la productivité alors que le progrès technique et les procédures d'organisation améliorées le lui permettent doit, tôt ou tard, s'attendre à des difficultés. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

Il semblerait, malheureusement, que le puissant appareil administratif des CFF réussisse à détourner une préoccupation pourtant sensée, la transformant en instrument au service de ses propres intérêts, et négligeant son but premier, le laissant se dissiper dans les brumes de l'oubli.

Si nous jetons un regard en arrière, nous constatons que la productivité du personnel de locomotive, surtout aux CFF Voyageur, s'est constamment élevée au cours des dernières années. Cela s'explique par diverses raisons, telles que l'ouverture de la gare de passage de la Museumstrasse à Zurich, l'extension de la navettisation aux grandes lignes, des plans de roulement améliorés par la connexion de certaines lignes dans les nouveaux réseaux S-Bahn, par exemple, ou par des temps de rebroussement raccourcis. De plus, il faut s'attendre à un autre bond de productivité avec l'ouverture de la ligne diamétrale de Zurich en 2014 (S-Bahn) et 2015 (grandes lignes). Ce qui semble avoir été mis de côté jusqu'à maintenant, ce sont les augmentations de la productivité réalisées par tout le personnel roulant (loc et train). Avec la restructuration complète du trafic régional vers une exploitation sans conducteurs et sa prochaine extension à certains tronçons de grandes lignes (comme par exemple à Saint-Gall-Coire, Zurich-Schaffhouse, Berne-Bienne et Berne-Olten) et la prise en charge d'activités supplémentaires que cela implique pour le personnel de locomotive, on s'aperçoit que nous faisons face, là aussi, à une augmentation réelle de la productivité. N'oublions pas que du fait de la hausse continue de la fréquence dans le trafic voyageur, les mécaniciens véhiculent bien davantage de passagers qu'il y a une vingtaine d'années. Le réseau S-Bahn zurichois a vu le nombre de ses voyageurs se multiplier par deux fois et demi depuis 1990. Bien sûr, pendant ce laps de temps, l'offre d'horaires s'est considérablement élargie mais, toutefois, sans atteindre la même ampleur.

La productivité et, avant tout, celle du personnel roulant dans son ensemble, s'est amplement accrue au cours des dernières années. Le personnel de locomotive ne s'oppose pourtant absolument pas à une augmentation de la productivité mesurée et intelligemment pensée. Par contre, il s'interroge et se demande pourquoi des tâches indispensables et consignées dans la description du poste, telles que le contrôle

technique des véhicules, le contrôle et l'établissement de l'aptitude au service, etc. ne sont pas intégrés dans les calculs de la productivité du personnel de locomotive. Ces calculs ne devraient-ils pas mesurer efficacement les prestations fournies? Tout ceci ne serait-il pas plutôt destiné, en premier lieu, à justifier un gros appareil administratif?

Le cas suivant parle en faveur de cette hypothèse: comme la direction Voyageur avait omis de prendre à temps les rendez-vous pour les examens médicaux périodiques auprès du service médical, le personnel de locomotive de Zurich a dû se rendre à Berne pour les examens, les voyages d'aller et de retour comptant comme service. On pourrait penser que de telles complications aient une répercussion négative sur la productivité du personnel de locomotive. Ces inquiétudes ont été rapidement balayées par un cadre de la panification des ressources, qui a expliqué que le voyage à Berne servait la productivité du personnel de locomotive, puisque le temps de travail nécessaire avait pu être crédité au compte adéquat.

Il semblerait donc que le but de ces augmentations de la productivité ne soit pas de fournir des prestations aussi efficaces que possible, mais de créditer le temps de travail payé aux comptes appropriés, de manière aussi avantageuse que possible pour le département concerné. Il ne faut pas s'étonner que la direction des trains de P puisse se permettre un appareil administratif aussi énorme, encore fortement enrichi les derniers temps, avec des cadres sous-occupés. Il y a même des chefs de filiale qui concèdent volontiers que certains

jours, leur présence ne serait pas du tout nécessaire. Reste à savoir s'il est vraiment astucieux que certains cadres de la direction des trains de P nettoient eux-mêmes le clavier de leur ordinateur, dans le cadre de la «journée de cinq heures».

Notons que le VSLF soumet une proposition qui permettrait, en toute probabilité, de développer la productivité du personnel de locomotive. Il est reconnu depuis longtemps qu'une réserve de moyens de production aussi cohérente et utilisable à volonté que possible – et pour une fois, cela comprend le personnel de locomotive – permet un maximum d'efficacité. Pour cette raison, le VSLF propose que tout le personnel de locomotive de la catégorie B des CFF, y compris ses filiales, soit rassemblé en un seul pool qui selon les emplacements respectifs, conduirait toutes les prestations nécessaires, peu importe qu'il s'agisse de prestations de grandes lignes, de Cargo, de Tilo ou de Turbo. Cette proposition s'accorde parfaitement à une déclaration du dernier rapport de gestion des CFF: «Nous nous trouvons au cœur d'un processus de transformation consistant à passer d'une structure organisée en divisions à une entreprise intégrée, privilégiant une compréhension commune des rouages du système ferroviaire ainsi qu'un recentrage sur des objectifs et des valeurs identiques, à adapter systématiquement en fonction des besoins du client. Au final, le client doit percevoir les CFF comme un prestataire de services ferroviaires intégré».

Mais nous savons tous que cette déclaration et notre proposition ne sont pas compatibles avec les intérêts de l'appareil administratif des CFF – dont la forte croissance est due en grande partie à la divisionnalisation – et qu'elles resteront donc au stade d'aspirations sans lendemain, sans perspective de réalisation pratique.

Et pour finir, ceci: chez Voyageur Operating, il y a une «matrice d'Eisenhower» sur laquelle différents projets sont détaillés et évalués selon leur ordre d'importance et leur urgence. Parmi ceux-ci, deux sujets se distinguent, évalués comme étant de haute importance: «productivité conduite des trains» et «réduction des coûts de l'administration». Mais la grosse différence se situe au niveau de l'urgence. «Productivité conduite des trains»: urgence haute – «réduction des coûts de l'administration»: urgence basse.

ZEITZUSCHLÄGE
VERFÜGBARE ZEIT
Reserve / Wartezeiten
PRODUKTIVITÄT 2 33%
Inbetriebnahmen und Remisierungen
Wendezeiten / Wegzeiten
Dienstfahrten / Manöver
Pendelumstellungen
Reinigung / Entsorgung
LENKZEIT 51%

Contrôle technique des trains non accompagnés dans la gare terminale

En 2009 déjà, le VSLF avait demandé aux CFF que le personnel des locomotives soit déchargé du contrôle technique des trains non accompagnés avant leur garage, en fin de prestation. Les CFF ont demandé aux accompagnants du S-Bahn Zürich (ZuS) de réveiller les voyageurs avant la gare terminale et de faire la visite du train. *Hubert Giger, président du VSLF*

Dans le but de trouver une solution pragmatique, le VSLF s'était alors déclaré satisfait de cette solution, quand bien même elle ne contribuait qu'à apporter une solution sur le réseau du S-Bahn zurichois, ce qui représente environ le 50% des trains régionaux de CFF P. Avec la suppression de ZuS à la fin 2011, le problème s'est à nouveau posé pour le personnel des locomotives et le VSLF a à nouveau attiré l'attention des CFF. Le bienfondé du problème a été reconnu et il a été transféré au responsable de la conduite P-OP, Manfred Haller, afin que celui-ci propose une solution définitive.

Sur mandat de Manfred Haller, des rencontres ont été planifiées avec le VSLF afin de régler une fois pour toutes le garage des compositions. Nous sommes confiants dans le fait qu'une réglementation applicable à l'ensemble du pays pourra être trouvée avec les CFF. Le fait qu'une solu-

tion soit nécessaire a encore été prouvé par le décès tragique d'un collaborateur des transports publics de Bruxelles pendant la période de Pâques.

La position du VSLF:

Afin d'éviter que le mécanicien ne se retrouve seul confronté à une situation critique avec des voyageurs, il est impératif que la visite des trains soit faite dans la gare terminale, avant que le mécanicien n'entreprenne le contrôle technique. Le but est qu'on ne rencontre plus de voyageurs dans les trains de matériel vide ou dans les voies de garage. Les cas suivants sont à distinguer:

- Le train poursuit sa marche après une brève halte comme matériel vide.
- Le train poursuit sa marche après une halte prolongée (éventuellement avec un changement de cabine) comme matériel vide.
- Le train termine sa course et est garé sur une voie de garage ou reste simplement

sur place.

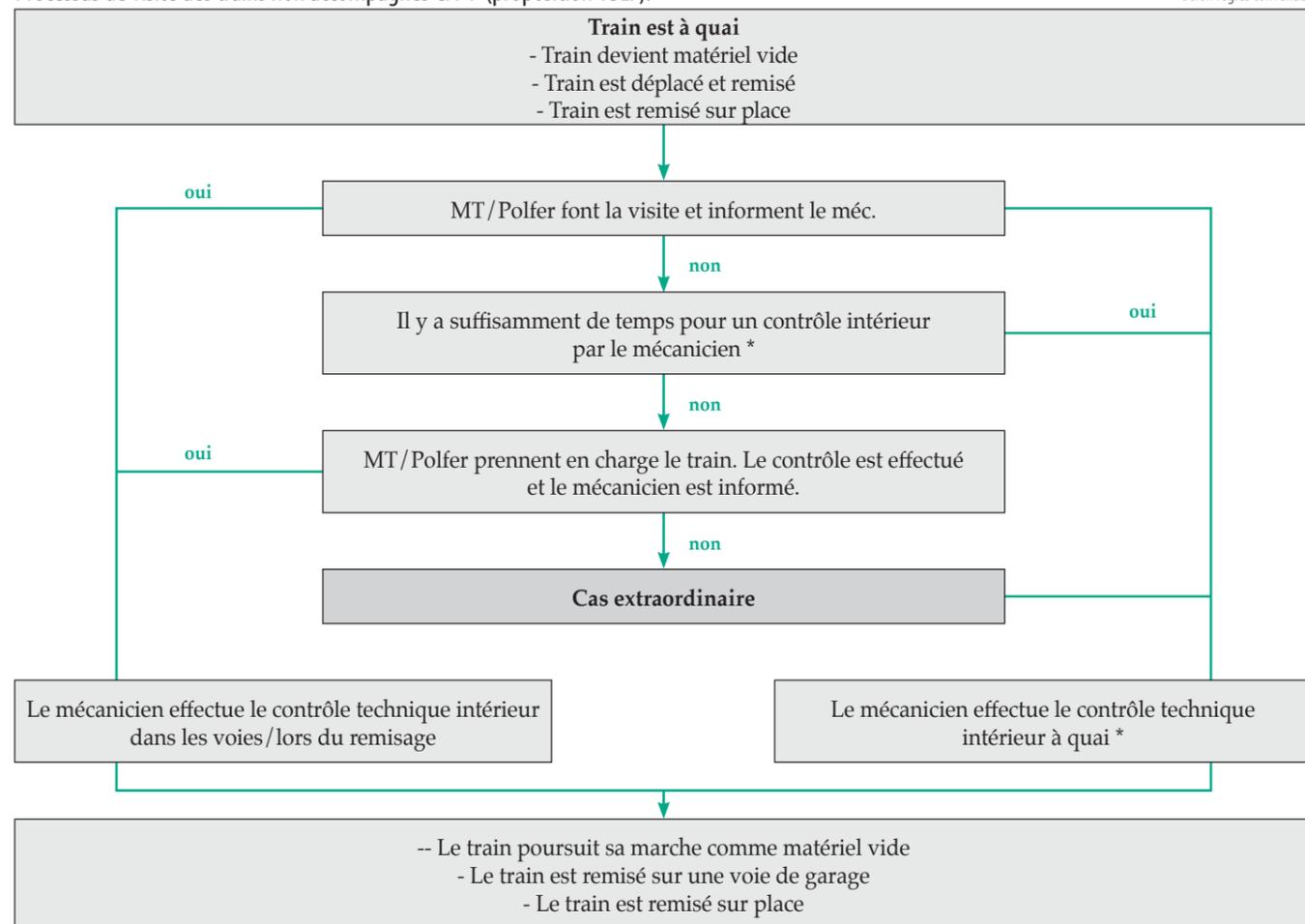
Principe:

- La visite et le rangement du train ne sont pas une tâche du personnel des locomotives.
 - MT*/Polfer visitent le train et le personnel est attribué à cette tâche en fonction des capacités.
 - Tous les autres trains sont sous la responsabilité des agents de train puis des MT/Polfer.
 - Sans le O.K. de MT / Polfer: le mécanicien exécute le contrôle technique à quai dans la gare terminale avant de poursuivre sa marche.
- Si le mécanicien rencontre des voyageurs lors de la visite intérieure:
- Nouveau processus (selon les cas: Polfer / travail supplémentaire / train est laissé sur place).
 - Lors de trains problématiques: Visite assurée par MT / Polfer.

* MT = Manager du trafic CFF P

Processus de visite des trains non accompagnés CFF P (proposition VSLF):

* Selon règles convenues



Une formation exigeante

Au cours des années à venir, les chemins de fer auront besoin d'un grand contingent de nouveau personnel de loc. La contradiction entre les exigences croissantes est de plus en plus flagrante, d'une part parce que les systèmes sont de plus en plus complexes et d'autre part du fait de durées de formation condensées et de conditions d'engagement peu attractives. *Hubert Giger, président du VSLF*



Il est de plus en plus évident que les sollicitations envers les nouveaux mécaniciens et mécaniciennes de locomotive sont sévères – très sévères. Et la formation est exigeante. Elle est si exigeante que les examens pour le module ETCS ne sont pas passés en même temps que les autres modules de formation, car en cas de recalage dû à la partie ETCS, ce serait tout l'examen qui serait considéré comme non réussi, ce qui empêcherait d'employer ces personnes de manière productive. Alors, le module ETCS est tout simplement passé séparément, cinq mois plus tard.

Et cette formation exigeante est aussi l'une des raisons des nouvelles «classes à temps partiel». Car comme il est dit dans l'info de P-OP Operating: «... et durant les jours où les cours n'ont pas lieu, ils (les futurs mécaniciens et les futures mécaniciennes) peuvent répéter et approfondir leurs études.» Ceci n'est rien d'autre que de l'autoformation pendant le temps libre.

Il est d'autant plus difficile de trouver suffisamment de personnes intéressées pour entreprendre cette formation ardue. Le fait

que les CFF soient prêts à verser une prime d'un montant de 2500 francs par candidat recruté, selon le règlement K142.8, le démontre assez clairement.

La rémunération d'une activité est considérée comme un facteur de motivation sur le marché du travail. Elle est définie par le libre marché, lequel est si souvent défendu à cor et à cris par d'anciens fonctionnaires dans la sécurité du monde ferroviaire suisse. A la suite de quoi, les niveaux d'exigence sont réajustés de tous côtés et on ne lésine devant aucun moyen permettant aux jeunes collègues de rouler aussi vite que possible. Ce n'est pas sans raison que le SOB, le BLS et les CFF ont rejeté la demande du VSLF pour qu'à l'avenir, seuls des candidats avec une formation professionnelle de trois ans minimum soient acceptés comme mécaniciens de locomotive de catégorie B. Car lorsqu'on a le certificat de l'OFT en poche et qu'on se retrouve sur les rails, on est tout à coup le seul responsable. N'est-ce pas?

Examinons l'accident d'un train de la BLS le 17 mai 2006 à Dürrenast. Le train n'a pas

pu être freiné, ce qui a coûté la vie des trois cheminots. Les aptitudes des employés concernés à faire face aux exigences de la pratique, la formation et les examens n'ont jamais été remis en question. La seule entorse relevée concernait la loi sur la durée du travail (LDT). Un mécanicien de catégorie C100 du train accidenté, avec six mois de formation derrière lui, avait passé l'examen pratique 55 jours avant l'accident. A l'époque, le fait que les intéressés aient payé le prix maximal a suffi à leur défense. Le VSLF a soulevé à maintes reprises les problèmes inhérents aux formations trop courtes et trop peu approfondies, ainsi que le manque de pratique du personnel de loc dans les différentes situations potentielles. Peut-être qu'un jour des tribunaux indépendants analyseront la formation et la formation continue du personnel de loc sans parti pris et sans se laisser influencer par les organismes responsables et qu'ils définiront les responsabilités pour les déficiences relevées. Dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire, nous sommes prêts à poser les questions nécessaires. ■

Dans le journal Contact du syndicat du personnel des transports SEV, à la fin mai est parue une interview avec Alexander Kirchner, le président du syndicat allemand des cheminots et du personnel des transports (EVG). Dans l'interview, Kirchner déclare entre autres que les syndicats ont toujours été des communautés solidaires, où les plus forts ont aidé les plus faibles. Il critique le fait que cette mentalité est en train de se perdre à cause de certains groupes professionnels qui essaient d'obtenir et de garder le plus de privilèges possibles pour eux-mêmes. Kirchner fait particulièrement allusion au syndicat allemand des mécaniciens de locomotive GDL.

Loco Folio (LF) a prié le président du GDL, le collègue Claus Weselsky (CW), de prendre position à ce propos.

LF: Claus Weselsky, dans l'interview Alexander Kirchner attaque principalement le GDL. Est-ce que le GDL n'a pas une attitude solidaire envers les autres cheminots?

CW: Il est un fait acquis, qu'à présent, le degré d'organisation syndicale des travailleurs en Allemagne s'élève environ à 20%, tandis que, parmi les mécaniciens de locomotive, le GDL vante un degré d'organisation qui s'élève aux environs de 75%. Avec d'autres associations de catégorie, nous représentons une force motrice sur le plan de la solidarité syndicale et il est donc plus qu'évident que cela mette les principales associations sous pression. Kirchner devrait plutôt faire quelque chose pour son degré d'organisation et, par conséquent, pour sa clientèle. C'est seulement comme cela qu'il pourrait tenir tête aux employeurs et qu'il n'aurait pas besoin de se détourner de sa propre ligne en prétextant des motivations insoutenables. Entre autres, tous les accords salariaux du GDL, jusqu'à ce jour (depuis 2008, avec une augmentation supérieure à 20%) ont toujours aussi été introduits pour les autres cheminots. Pourquoi il y a si peu de solidarité, c'est à Monsieur Kirchner de nous l'expliquer et non pas le GDL!

Encore quelques mots à propos de la solidarité. Je crois que lorsque plus de 75% de tous les mécaniciens sont solidaires entre eux et sont prêts à se battre pour atteindre leurs objectifs, l'on peut alors sans doute parler d'un haut niveau de solidarité! Les phrases faites sur la supposée solidarité au sein des syndicats avec peu de membres me laissent complètement indifférent.



Claus Weselsky

LF: En Allemagne, les mécaniciens ont des conventions tarifaires spécifiques (conventions collectives de travail CCT). En 2007/2008, le GDL avait réussi à les conquérir suite à des luttes difficiles avec la DB AG. Est-ce que ces conventions pour la catégorie spécifique sont toujours actuelles?

CW: Il suffit de donner un coup d'oeil aux résultats des négociations passées. Le même salaire pour le même travail, la protection contre le chômage en cas de passage dans une nouvelle entreprise ainsi que des normes détaillées de protection sociale: ce sont seulement quelques-unes des améliorations que le GDL a su obtenir pour les mécaniciens de locomotive allemands. De cette manière, celle que beaucoup de monde considérait comme une idée utopique, c'est-à-dire de garantir le principe du même salaire pour le même travail, est devenue une réalité pour les mécaniciens de beaucoup de régions de notre république. En ce qui concerne tout le reste, nous sommes en train d'y travailler. Notre haut degré d'organisation syndicale est aussi dû au fait que, pour toute condition spéciale de travail qui concerne tout le personnel de train, nous développons et adoptons des conventions tarifaires spécifiques avec une grande cohérence.

LF: Dans quels domaines y a-t-il une collaboration entre le GDL et l'EVG?

CW: Dans le cadre de la constitution interne de l'entreprise, une collaboration est nécessaire en ce qui concerne la réalisation des conventions tarifaires qui

constituent les structures de base pour une représentation adéquate des intérêts de l'entreprise. Parfois, il y a une certaine collaboration mais les intérêts de notre clientèle sont et restent pour nous à la première place et nous leur accordons donc une priorité absolue.

LF: Dans l'interview, l'on critique le fait que, durant ces dernières années, le syndicat EVG ait réalisé une politique tarifaire meilleure que le GDL. Est-ce que cela est vrai?

CW: Dans ce cas, je ne pourrais que sourire. À l'époque où l'EVG avait la compétence tarifaire pour les mécaniciens de locomotive, celui-ci avait estimé que la revendication pour une rétribution maximale de 2142 euro bruts au sein de la DB AG, l'entreprise leader du secteur, était suffisante, pour le moins que l'on puisse dire, cela est honteux. D'ailleurs, c'est encore l'EVG qui a démolit notre niveau tarifaire sur tout le marché des chemins de fer privés, grâce à un salaire de mécanicien de 30% plus bas par rapport à la DB AG. De plus, il n'y avait aucune sorte d'améliorations, mais seulement des plaintes continuelles, curieusement toujours à l'unisson avec l'employeur, sur comment la concurrence avait un effet négatif sur les places de travail. L'objectif consistait à baisser le niveau tarifaire de la DB AG. Cela se passe lorsque des syndicats sont faibles, n'ont pas un degré adéquat d'organisation et décident de stipuler des conventions tarifaires pour tous les employés. Sur le plan de la politique tarifaire, il est quasiment inutile de chercher de déterminer un quelconque succès de la part de ce syndicat. S'il y a une collaboration avec le GDL, c'est probablement uniquement pour obtenir une plus grande visibilité envers l'opinion publique et le nombre limité de ses membres.

La rédaction du Loco Folio remercie le collègue Claus Weselsky pour sa prise de position circonstanciée.

Le syndicat allemand des cheminots et du personnel des transports (EVG) existe depuis le 30 novembre 2010 et est né suite à la fusion des syndicats TRANSNET et GDBA. Selon ses mêmes affirmations, l'EVG compte environ 240 000 membres.

Le syndicat allemand des mécaniciens de locomotive (GDL) a environ 34 000 membres ainsi qu'un degré d'organisation de 80% parmi les mécaniciens de la Deutsche Bahn et d'environ 70% au sein des entreprises privées de transport ferroviaire.

Brefs, précis et clairs. Tels sont les principes de base dans la conduite du personnel des CFF, à l'image de ce qu'auraient dû être les check-lists des «gestes métier». Le VSLF salue et soutient la venue de ces principes de conduite et reste persuadé que les CFF sauront les introduire dans les plus brefs délais à tous les échelons de conduite de l'entreprise. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

Grâce au principe de conduite «résultats et orientation des performances» l'appareil de production des CFF «personnel des locomotives du trafic voyageurs» plus connu sous le nom de ZF va être redimensionné au volume strictement nécessaire, afin d'assurer son fonctionnement avec un minimum de chefs du personnel des locomotives (CLP) et de chefs de filiales ZF. En effet ces derniers utilisent leur fonction dans le but d'attendre la prochaine progression hiérarchique et meublent les temps morts de leur emploi en visitant les cafétérias et en étudiant les cartes de menu. Il semble bien désormais que cette attitude appartienne au passé.

La «discussion constructive et critique» est une chose pratiquée de longue date au VSLF et nous saluons le fait que les CFF aient décidé d'y recourir. Enfin on ne verra plus de menaces de licenciement, plus de contrainte à changer de profession ou d'entreprise lorsqu'un mécanicien annoncera une irrégularité et nous nous réjouissons que les CFF renoncent à recourir au service de cadres qui exigent une obéissance aveugle de la part de leurs subordonnés. Et nous attendons avec impatience la sortie d'un «courrier CFF» sans culte de la personnalité, qui ne se cantonne pas à la description d'irrégularités dans une calligraphie impeccable et à la jubilation occasionnée par des nouveautés et des améliorations – qui parfois n'en sont pas du tout – tout en limitant la latitude des opinions à celle d'une publication du parti au pouvoir en Corée du Nord.

Les mécaniciennes et mécaniciens savent pertinemment ce que veut dire le mot «fiabilité», cette vertu existait déjà avant qu'on pense à introduire l'annonce d'entrée en service. Et nous nous réjouissons aussi de pouvoir attendre de la part des CFF la même fiabilité, de sorte que les directives de la convention collective CCT et les réglementations sectorielles BAR soient respectées sans faille, ce qui aurait pour conséquence de rendre les recours au tribunal arbitral superflus. Nous comptons aussi dorénavant sur le fait que l'ensemble des tronçons de ralentissement soient signalés correctement puisque les CFF ont fait la promesse au VSLF d'améliorer les processus. Nous attendons aussi que les

nouvelles directives puissent être applicables du premier coup et non après la troisième ou quatrième adaptation. Nous attendons enfin que les mises au concours pour les emplois à temps partiel du personnel des locomotives dans les autres divisions soient prises au sérieux et pas seulement le résultat d'un caprice à court terme du CEO.

Nous devons enfin nous réjouir de pouvoir circuler avec des véhicules entretenus de la meilleure manière qui existe sur l'infrastructure la mieux entretenue qui existe, car le «know-how ferroviaire» fait enfin son retour aux CFF. Il n'y aura plus de chef du personnel des locomotives qui ne sait pas comment on conduit un train, en raison du fait qu'il a pris connaissance des multiples tâches du mécanicien dans le cadre d'un rapide cours d'introduction. Les nombreux porte-paroles des CFF savent de quoi ils parlent et les journalistes du «courrier CFF» savent ce qu'ils écrivent. Le responsable du trafic «longues distances» de CFF P comprend enfin la différence entre un train (suisse) et un service de bus (allemand). Nous nous réjouissons du retour de spécialistes ferro-

viaires avisés, qui ont progressivement été écartés au fil des processus de réorganisation et de divisionnalisation pléthoriques. Ils avaient bien compris, malgré l'euphorie du changement dans laquelle baignait l'entreprise, que les trains continueraient à rouler sur des rails et que pour cela on ne pouvait pas négliger les contraintes physiques qui sont liées à ce type d'exploitation et toutes les implications que cela représenterait – même si à la Haute école de gestion de St-Gall et dans les facultés économiques des Universités on ne tenait pas le même langage.

Maintenant la campagne promotionnelle des CFF s'appelle «en route comme chez-soi», le client est à nouveau au centre des préoccupations. Les trains dont la mission est de transporter des personnes ou des marchandises ne sont plus un sous-produit issu de processus élaborés par un appareil administratif impressionnant, complexe, impénétrable et dont la progression ne s'arrête jamais mais sont enfin redevenus l'activité principale des CFF. C'est ainsi que nous nous réjouissons des nouveaux jours qui s'annoncent aux CFF.

Et lorsque les dirigeants des CFF auront tendance à oublier ces bonnes résolutions et ces beaux principes, nous nous chargerons de leur en rappeler l'existence. ■

«Gestes métier»

Daniel Hurter, rédaction Loco Folio

Dans le cadre des efforts consentis en vue d'une augmentation de la sécurité dans l'exploitation ferroviaire, la conduite du personnel de Voyageurs P-OP-ZF a élaboré une check-list appelée «Gestes métier». Les «Gestes métier» sont décrits par leur auteur comme une méthode de travail standardisée pour les processus quotidiens. Il n'y a rien donc à objecter contre ces «Gestes métier». Mais une fois de plus, on a réussi aux CFF à transformer une idée qui était bonne au départ en un processus déconnecté de la réalité et qui provoque la colère de tous les employés concernés. Comment un mécanicien peut-il effectuer correctement les onze points du processus de départ contenus dans les fameux «Gestes métier» sans provoquer des retards conséquents et irrattrapables, dans un système de cadence à la minute ou à deux minutes comme celui d'un S-Bahn?

Au BLS, il existe aussi un processus de départ analogue à celui des «Gestes métier». Cependant, celui-ci ne comprend que sept points. Jusqu'à présent, il ne nous est pas parvenu d'informations qui annoncent que le BLS connaît un taux d'irrégularités plus important lors des départs. Les quatre points supplémentaires de la liste CFF ne sont-ils pas le fait d'un appareil d'administration pléthorique cherchant en permanence à se rendre indispensable? Dans les nombreuses promesses émanant de la direction de la conduite du personnel P, on trouve aussi une promesse de remaniement des «Gestes métier» pour le personnel des locomotives. Toutefois, les nombreuses expériences faites à ce jour nous laissent douter une fois de plus – pour autant que cette révision se fasse – qu'un outil de travail utilisable en resorte.



Re 420-LION

Il est de notoriété de dire que le projet LION (Lifting Integration Optimierung Neugestaltung) concerne les navettes à deux étages (DPZ) du S-Bahn zurichois et prévoit de remplacer les anciennes voitures de deuxième classe par de nouvelles voitures à deux étages et à plancher surbaissé (NDW), tandis que les anciennes voitures mises ainsi à disposition sont prévues dans des trains appelés à circuler durant les heures de pointe (Trains HVZ).

Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio



Train HVZ

La traction de ces trains sera assurée par des Re 420 révisées et adaptées, à raison d'une machine à chaque extrémité du train. Au total, 30 locomotives avec les anciens numéros 11201 bis 11230 seront modifiées pour cet emploi. Le 27 juillet 2011, la première locomotive transformée de ce programme est sortie des ateliers industriels de Bellinzzone.

Les locomotives effectuent une R3 dans le cadre de ce programme de modernisation et seront habilitées au service pour une vingtaine d'années. On procèdera à l'assainissement du guidage des fenêtres des cabines afin qu'elles s'ouvrent plus facilement que maintenant. En outre, les éclairages frontaux seront remplacés par

un éclairage LED et les pantographes BBC laisseront leur place aux mêmes que ceux des Re 460, des WBL 85 avec cornes de protection.

Les locomotives seront équipées de la conduite UIC à 18 pôles et disposeront de la commande de frein d'urgence. On ajoutera au système de conduite multiple VSt 3d une conduite multiple compatible avec les voitures à deux étages du S-Bahn qui sont toutes équipées de la conduite multiple 6c. La transmission des signaux VSt-3d se fera de la tête à la queue du train, au moyen du câble VSt-6c. Au contraire des voitures unifiées III, il n'y aura pas besoin de convertisseur. La commutation entre le mode VSt-3d et le mode Vst-6c se fera ma-

nuellement. Le nouveau frein électropneumatique qui sera monté à cette occasion ne sera efficace qu'en mode V6c.

Les instruments de mesures et les installations d'enregistrement seront remplacés et le poste de conduite sera équipé d'une nouvelle console de conduite et de nouveaux instruments de mesure. Le terminal de commande du service d'information à la clientèle sera aussi installé. En raison de la place supplémentaire exigée par l'installation du siège pneumatique, on procèdera au montage d'une pédale plus large qui permettra la commande du rétroviseur monté à titre de nouveauté sur le côté gauche de la locomotive. Les portes de cabines seront équipées à l'intérieur d'un dispositif d'ouverture de secours pour la serrure KESO.

La formation des trains est prévue avec six ou dix voitures intermédiaires. Les compositions intermédiaires seront acheminées en compositions de trois ou quatre éléments aux ateliers pour leur entretien. Dans chaque module, une seule voiture, la voiture AB, sera équipée du modulateur pour la commande centrale du KIS-/APFZ-/Plateforme Ethernet. Certains signaux comme le dérangement des portes, le dérangement des anti-enrayeurs, ou les perturbations du chauffage ou de la climatisation seront transmis des voitures intermédiaires à la locomotive.

Jusqu'en 2016, les CFF recevront 13 trains HVZ, constitués de locomotives et voitures modifiées et révisées.

Je tiens à remercier cordialement Yves Marclay ainsi que Thomas Bawidamann de P-OP pour leur soutien dans la rédaction de cet article. ■



Re 4/4 II/III

La directive du 9 janvier 2012 a fait progresser d'un seul coup le poids total en ordre de marche des 420/421 de 80 à 84 tonnes. Lorsque la locomotive franchit la frontière en direction de l'Allemagne, elle prend encore une tonne de plus, puisque là elle accuse 85 tonnes sur la balance.

Commission technique VSLF

ca.84t	R	ca.105t	
2 x 14t	(P/V)	ca.76t	E
	G/M	ca.76t	

Nouvelles prescriptions de service pour les Re 4/4 II/III

Lorsqu'un véhicule voit son poids augmenter tandis que l'effort de freinage reste le même, il paraît évident que le rapport de freinage diminue. C'est de la physique et chaque mécanicien doit pouvoir en faire état lors de l'examen périodique. Pourtant, cette évidence n'a pas sa place auprès des CFF: le rapport de freinage reste inchangé, à la grande joie du service, puisqu'il suffit de changer l'inscription du poids frein sur le côté de la machine. Cela coûte en effet moins cher que de modifier le dispositif de freinage de la locomotive.

Afin de tenir compte des performances de freinage devenues plus mauvaises (est-ce que le poids de la locomotive est devenu pareillement élevé au fil des années?) dans le déroulement effectif du service, les prescriptions ont été modifiées pour les trains de locomotives et le rapport de freinage a alors été abaissé. C'est aussi simple que cela. Le petit jeu a été expliqué de la manière suivante. On a constaté que les locomotives équipées de semelles de frein neuves ou de bandages neufs freinaient beaucoup moins bien. Ce nouveau constat de P-OP-RSQ est aussi vieux que le système semelle de frein/roue.

Nous constatons une fois de plus que les inscriptions sur les véhicules n'ont plus la moindre signification et que les performances de freinage des différents véhicules ferroviaires se retrouveront entassées dans une multitude de documents et que, selon la composition du train, elles auront telle valeur plutôt que telle autre. Dans les faits, un processus logique est tellement plus sécuritaire.

Désignation des signaux

Dans l'édition 2/2010 du Loco Folio, nous vous avons présenté un certain nombre de signaux dont la désignation était en contradiction avec les prescriptions de circulation des trains R 300.2 chiffre 5.1.7. Suite à la requête déposée par le VSLF à l'intention des CFF, la réponse ci-dessous nous a été fournie. Commission technique VSLF



Prise de position de P-OP-RSQ-SIM concernant la désignation des signaux contraire aux PCT

Les divergences de désignation des signaux engendrées par l'application de la RTE (réglementation technique ferroviaire) et les PCT ont été abordées lors des séances qui se déroulent régulièrement entre les représentants des CFF et ceux de l'UTP (Union des transports publics). L'UTP s'est chargée de relayer les objections des CFF aux différents services concernés. La commission technique a décidé de continuer à désigner les signaux selon la réglementation en vigueur dans la RTE.

Le principe de base pour la désignation des signaux est régi par les directives précises décrites dans la RTE 25027, alors que les PCT laissent une marge de manoeuvre en ce qui concerne l'interprétation. Dans le chapitre 5.1.7 «Désignation des signaux» on affirme que la désignation d'un signal principal doit être faite au moyen d'une lettre. Il y a lieu donc de désigner le signal principal en question par une lettre. Celle-ci sera cependant suivie du numéro de la voie concernée par le signal. Le chapitre

«Signal avancé» fait cependant référence uniquement à la désignation en relation avec le signal principal correspondant.

Les CFF sont d'avis que la désignation des signaux doit être réalisée sans ambiguïtés, de manière à ne pas entraîner de confusions lors de dérangements. La désignation non correcte d'un signal dénoncée dans une annonce ESI en octobre 2010 (publiée dans le Loco Folio 2/2012) a été corrigée entretemps par le l'Infrastructure. La proposition d'adaptation des règlements RTE et PCT faite par les CFF concernant la désignation des signaux avancés en fonction de leur voie d'appartenance (numérotation progressive) n'a pas trouvé grâce aux yeux des spécialistes. Comme il ne s'agit pas d'une situation relevant de la sécurité, une adaptation de la réglementation en vigueur n'est pas prévue avant un éventuel remaniement des prescriptions.

Remarque de la commission technique du VSLF: Dans les nouvelles PCT qui entrent en vigueur le 1 juillet 2012, on a renoncé à effectuer une modification des directives du 300.2 chiffre 5.1.7. ■

Rencontre LPV/VSLF avec CFF Infrastructure concernant l'implantation des signaux

Pour la quatrième fois, une rencontre a été mise sur pied en mars 2012 entre les représentants des partenaires sociaux des mécaniciens de locomotives et la direction de I-RSQ (Risques, Sécurité, Qualité). Le thème principal a été une fois de plus l'implantation correcte des signaux, ainsi que la pose de signaux de ralentissement. *Hubert Giger, président VSLF*

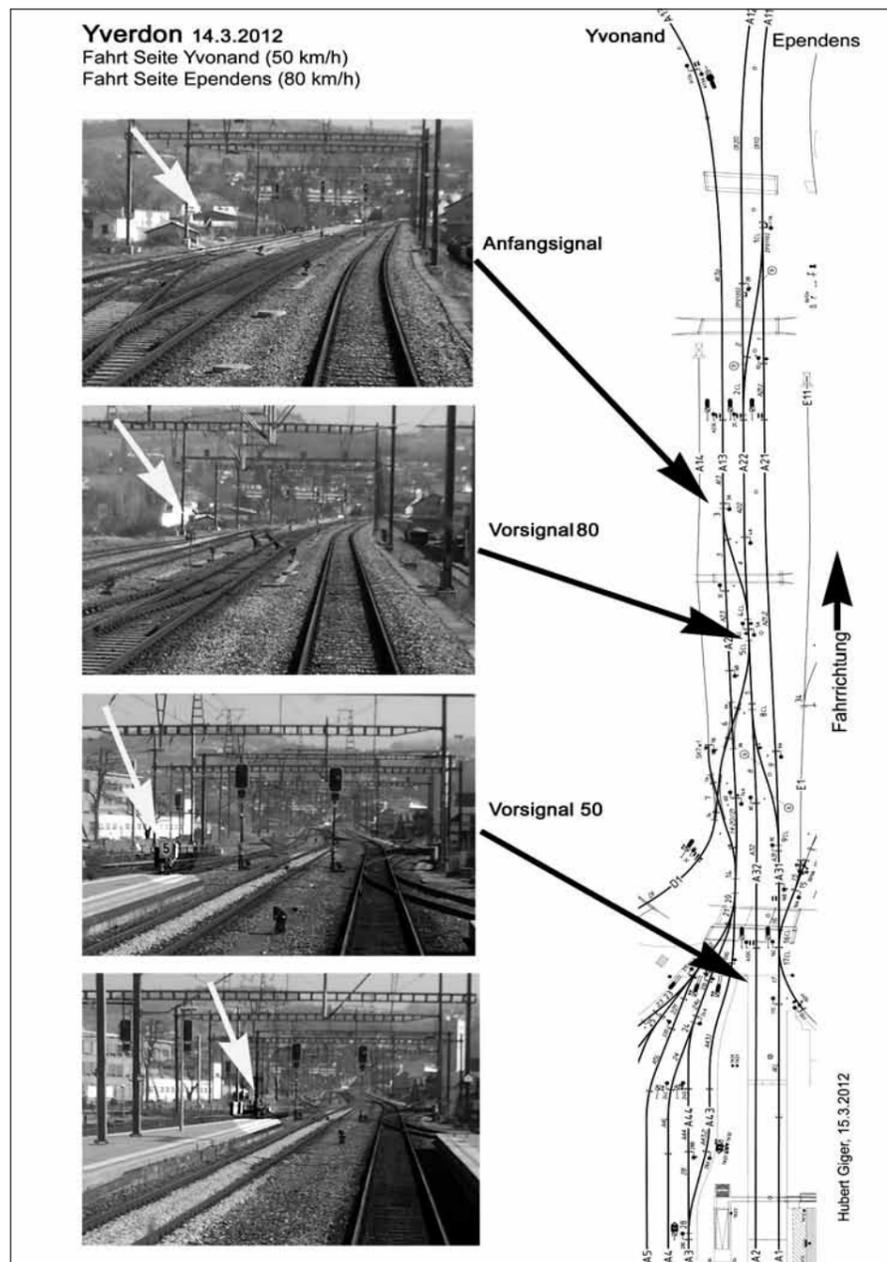
La LPV a apporté en plus la problématique de la mauvaise visibilité, voire même de l'absence de signaux hectométrique ainsi que l'inutilité dans la pratique des nouvelles bornes hectométriques implantées directement sur les mâts de la ligne de contact. Nous avons aussi relevé la signalisation inadmissible dans les cas où la vitesse de ligne est inférieure à la vitesse signalisée.

Nous avons présenté à CFF Infrastructure, à titre d'exemple actuel, la signalisation erronée du tronçon de ralentissement d'Yverdon du 14 mars 2012. Il permet de parcourir un tronçon effectivement prévu à 50 km/h avec une vitesse de 80 km/h. L'image d'un tronçon de ralentissement situé entre Lausanne et Renens a fait frémir les responsables de CFF Infrastructure. La signalisation y est peu claire depuis plusieurs mois et, malgré plusieurs rapports ESI, la situation n'a pas changé.

1. Contrairement aux promesses faites, on fait de plus en plus recours à des écrans de signalisation de vitesse plus petits, aussi hors des tunnels (1).
2. Avec la disposition actuelle, le signal serait valable pour la voie en direction de Sébeillon (la voie qui monte à droite). Effectivement, il est valable pour la voie de droite qui descend en direction de Renens et dont la vitesse de pleine voie est de 130 km/h (2).

Depuis 2009 les partenaires sociaux conduisent des entretiens réguliers avec CFF Infrastructure, entretiens où sont signalés les manquements à la signalisation des tronçons de ralentissement pouvant entraîner des atteintes à la sécurité. Cela sans obtenir de résultats probants. Dans les autres domaines, les progrès sont également à peine perceptibles. Notre but premier est d'obtenir une correction rapide des situations dangereuses qui nous sont annoncées par les mécaniciens. Dans un deuxième temps, nous nous efforçons de faire en sorte que les situations dangereuses ne se reproduisent plus et que les rapports de mécaniciens deviennent une exception absolue.

Le Comité central du VSLF se déterminera prochainement sur sa vision en matière de sécurité de l'exploitation. Les CFF ont répondu négativement à la question de nommer une commission de liaison ou un médiateur entre les partenaires sociaux et les CFF dans le but de traiter les questions relevant de la sécurité. Leur argument est



que la situation ne le nécessite pas. Lors de la séance «échange au niveau des mécaniciens de locomotives» du 22 mars 2012 qui rassemblait les partenaires sociaux et CFF Infrastructure, le VSLF a demandé à toutes les personnes présentes de prendre position sur la situation décrite concernant le tronçon de ralentissement du 14 mars 2012 à Yverdon. Les prises de positions suivantes nous sont parvenues: *Les mécaniciens sont tenus de signaler instantanément les tronçons de ralentissement mal*

signalisés au gestionnaire du trafic au moyen du GSM-R. Le gestionnaire du trafic informe les instances techniques, qui font effectuer la correction de la signalisation. L'annonce ESI permet de rassembler les incidents relevant de la sécurité dans une banque de données où sont rassemblées toutes les informations ESI concernant la sécurité. Cela nous aide, indépendamment des cas isolés, à mettre en évidence des faiblesses au niveau de l'organisation et de la formation et de les corriger. Pour le chef du personnel des locomotives,

cette annonce est utile dans le sens où il constate que le gestionnaire du trafic a été informé de la situation. Il sait donc que des mesures ont immédiatement été prises.

Par son annonce, le mécanicien nous donne une chance d'être meilleurs. Lorsque le mécanicien a des questions concernant les tronçons de ralentissement, il peut les adresser à son chef ou à l'expert d'examen responsable de la ligne concernée.

Andreas Rufener ne donnera pas de prise de position séparée. Ma prise de position devrait suffire en ce qui concerne CFF Voyageurs. Amicales salutations

*Roger Kessler
Responsable de la gestion de la sécurité
Chemins de fer fédéraux CFF
Trafic Voyageurs Operating Risques, Sécurité & Qualité CFF P-OP RSQ

En ce qui concerne le cas du ralentissement à Yverdon:

Les signaux ne sont pas posés correctement. Cela a rapidement été corrigé par le service dérangements IH. Nous vous remercions de faire recours aux annonces ESI dans ces cas relevant de la sécurité et de nous aider à éviter ce genre d'événements. Le processus valable dans ce cas est établi.

Les connaissances concernant la signalisation des tronçons de ralentissement doivent être améliorées dans le cadre d'un cours de rafraîchissement, respectivement de perfectionnement auprès de IH, cours au sujet duquel vous avez été informés lors de la séance citée ci-dessus.

*Reto Burkhardt
CFF Infrastructure
Risques, Sécurité, Qualité, Environnement,
responsable RSQ-Régions I-RSQ-REG*

Du côté de I-B-SBE nous ne sommes pas en mesure de vous empêcher ou de vous permettre de publier une information sur l'incident, puisque le personnel de I-B n'a pas été concerné par cet événement.

Nous vous remercions de votre compréhension. Cordiales salutations

*Rolf Delay
SBB Infrastructure, Normes de sécurité,
Prescriptions (SNV)
Gestion des risques I-B-SBE-SNV-SVZ

Fondamentalement, les CFF ont atteint un haut niveau de sécurité. Des cas comme celui signalé sur le tronçon de ralentissement à Yverdon nous montrent cependant que rien ne peut être négligé en matière de sécurité.

Il est du devoir de tous les échelons de l'entreprise d'assurer quotidiennement la sécurité de notre clientèle et de nos collaborateurs. Les manquements constatés doivent immédiatement être signalés puis corrigés. Il ne s'agit pas de déterminer les coupables mais bien plutôt d'apprendre des fautes commises et de chercher à s'améliorer. Dans le cas d'Yverdon, le processus de correction des fautes a bien fonctionné et la signalisation erronée a vite été corrigée par l'Infrastructure. Les mesures prises par l'Infrastructure en vue d'une formation complémentaire du personnel concerné sont justes et nécessaires en vue de garantir le haut niveau de sécurité assuré par la pose correcte de signaux de ralentissements.

Cordiales salutations

*Andreas Hönger
Chemins de fer suisses CFF
Sécurité entreprise

Rutzer Rudolf (P-OP-ZF-OT-W2):
Pas de prise de position*



Exigences émises par le VSLF suite à la rencontre avec CFF Infrastructure le 22 mars 2012

Mise en place de signaux de ralentissement

Situation de départ:
CFF Infrastructure a présenté les processus opérationnels et d'autres mesures en vue d'améliorer la signalisation des tronçons de ralentissement. Le déroulement du processus d'annonce par le personnel des locomotives a aussi été défini, de même qu'on nous a présenté le cheminement et le traitement des annonces de mécanicien au sein de l'Infrastructure. Monsieur Erich Stegmüller I-IH-PNM est mandaté pour prendre en charge cette problématique.

Exigences/propositions de solutions:

- Les signaux de ralentissement devraient être surmontés d'une flèche afin d'exclure une grande partie des erreurs d'interprétation et des sources d'erreur.
- Les signaux non valables ne devraient si possible pas être tournés de 90° mais plutôt être retirés de leur support.
- Dorénavant, seuls des signaux réfléchissants devraient être utilisés. Les signaux anciens et mats doivent être détruits.
- Lorsque la possibilité existe, on devrait avoir recours aux écrans de taille normale, conformément aux prescriptions – les tunnels font exception ainsi que les profils d'espace libre insuffisants.

La production de nouveaux signaux réfléchissants est en souffrance et financièrement supportable.

Exigence d'implantation à gauche/droite:

Les prescriptions de circulation nous disent (PCT):

Implantation des signaux: Les signaux implantés de manière fixe se trouvent à gauche de la voie. Sur les lignes à simple voie, ils peuvent aussi être placés à droite pour des questions de visibilité. Sur les lignes à plusieurs voies et dans les gares, les signaux de la voie la plus à droite peuvent aussi être placés à droite de cette voie. Les désignations «à gauche» et «à droite» s'entendent pour le sens de circulation.

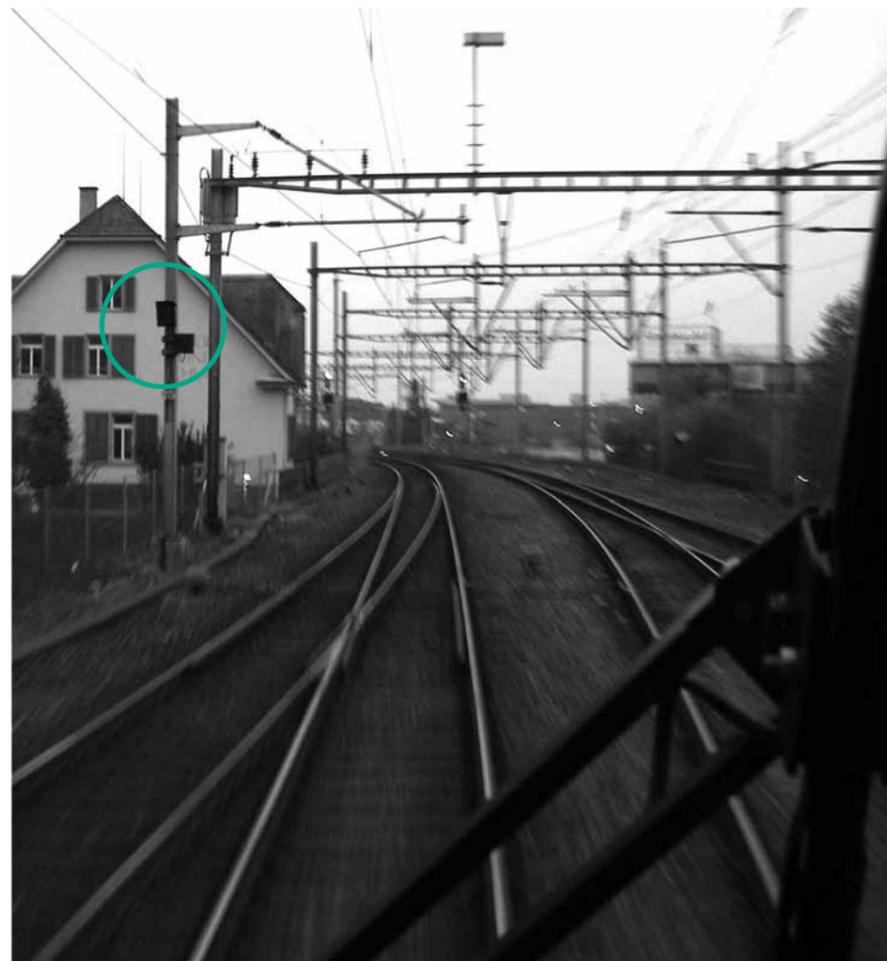
C'est pourquoi le VSLF exige.

- Le principe général du placement des signaux à gauche de la voie concernée doit être maintenu.
- Les signaux qui sont placés à droite de la voie concernée (hormis ceux de la voie la plus à droite) doivent être signalés par une flèche indicatrice selon R I-30111 2.1 1. Cela s'adresse à tous les types de signaux.
- Il y a lieu de déterminer si les écrans de fin de gare selon PCT doivent être placés à gauche ou à droite, au dos du signal principal qui fait office de signal d'entrée (R I-30111 2.2 5).

*Amicales salutations
Hubert Giger
Président VSLF*

Annonciateur de voie libre à Baar

Le personnel des locomotives et le VSLF continuent à combattre l'implantation de signaux mal appropriée. Il y a quelques temps, un signal annonciateur de voie libre a été installé à Baar. Son emplacement a conduit à une certaine insécurité aussi du côté des CFF. *Hubert Giger, président VSLF*



A Baar, sur les voies 1 et 2, un annonciateur de voie libre a été installé en direction de Zug. Son implantation a été déterminée entre le cœur et la pointe de l'aiguille. De la sorte, on ne sait pas exactement pour quel parcours il est effectivement valide. Ce qui est à remarquer, c'est qu'après sa mise en place durant l'automne 2011, l'annonciateur a été recouvert en novembre 2011 ce qui l'a rendu non valable durant plusieurs mois pour enfin être découvert en février 2012, date à partir de laquelle il est à nouveau valable. Après un certain nombre d'annonces ESI, une réponse écrite est venue de la part des experts d'examen (PEX) précisant que l'annonciateur n'était valable que pour la voie de gauche car la distance prescrite par rapport à la voie (on fait allusion ici au chemin à parcourir de la voie 2 comme le montre la photo) est suffisamment grande aux yeux de P-RSQ. En outre, depuis l'endroit d'où la photo a été prise, lorsqu'on circule sur la voie 2 on reconnaît aisément le signal

de sortie qui est concerné. Ce qui revient à dire qu'il n'est plus nécessaire d'observer un annonciateur de voie libre lorsque le signal de sortie qui lui est associé est clairement reconnaissable. Ce qui est aussi nouveau, c'est la définition de la distance latérale entre la voie et le signal qui détermine sa validité. Une analyse de risque a été élaborée en raison d'un signal annonciateur de voie libre à Baar. Cela signifie que son implantation n'est pas claire, sinon l'analyse de risque n'aurait aucune raison d'être. C'est aussi la raison pour laquelle le signal incriminé a été masqué durant de nombreux mois. Des implantations de signaux douteuses ne sont pas à légitimer au moyen d'analyses de risque. Il y a lieu tout simplement de respecter les prescriptions du PCT, ce qui exclut tout simplement l'ensemble de ces risques. Une telle analyse sert uniquement à légitimer un emplacement dont on sait pertinemment qu'il est incorrect. La solution consiste donc à implanter ce si-

gnal annonciateur à un mât de la ligne de contact à proximité de la fin du quai, ce qui le situerait avant l'aiguille à gauche de la voie et qui permettrait de définir sa validité de manière évidente. Ce déplacement nécessiterait une consommation supplémentaire de 30 mètres de câble, il est vrai. La réponse finale de CFF Infrastructure Risque Sécurité et Qualité concernant le signal de Baar est la suivante:

- La situation de l'annonciateur de Baar a été examinée et éclaircie par des experts de CFF-I et P-OP. Les éclaircissements ont donné les résultats suivants:
- La situation de l'annonciateur de voie libre sur la voie 1 à Baar n'est pas idéale et aurait pu être évitée par une meilleure planification.
- La constellation d'annonciateurs de voie libre n'a pas eu pour conséquence une augmentation des mises en dangers de l'exploitation.
- L'emplacement du signal incriminé est conforme aux prescriptions. La zone d'interdiction pour l'implantation de signaux située entre le cœur et la pointe de l'aiguille ne concerne que les signaux nains et un autre emplacement n'apporterait aucune amélioration sensible.
- Dans le cadre de la construction de la troisième voie Zoug-Baar, le signal annonciateur sera retiré (date prévue: environ 2018).
- Dans les faits:
- La position du signal annonciateur ne sera pas modifiée.
- Lors de projets futurs, il y aura lieu de consulter suffisamment tôt les spécialistes et les experts afin qu'une pareille constellation soient reconnue dès la phase de planification et qu'elle puisse être évitée.

De: Hubert Giger hubertgiger@hispeed.ch
Concerne: annonciateur de voie à Baar -> Prise de position de I-RSQ
Date: 2 mars 2012
J'accepte votre décision et je peux bien «faire avec» si vous ou vos experts de CFF-I ou P-OP êtes capables d'expliquer de manière évidente à vos clients – donc les mécaniciens de locomotives – à partir de quel point sur une aiguille un annonciateur de voie libre est valable et pour quelle voie. J'attends une réponse de votre part.

Cordiales salutations
Hubert Giger, mécanicien Zurich

De: Burkhardt Reto (I-RSQ-REG)
Concerne: FW: réponse au VSLF sur la question de M. Giger
Date: 12 avril 2012
Cher Monsieur Giger
Nous vous faisons parvenir cette réponse concernant la question encore ouverte sui-

te à la discussion du 22 mars 2012 avec CFF Infrastructure:
Annonciateur de voie libre Baar
Notre réponse est la suivante: selon R RTE 25029 dans le «compendium», un signal annonciateur est valable pour une seule voie et pour la voie la plus proche (voie

1). Il est ainsi clair que, dans le cas de cette implantation, le signal annonciateur n'est valable que pour la voie 1.

Reto Burkhardt
SBB Infrastructure
Responsable RSQ-régions

RTE: Réglementation de la technique ferroviaire http://www.voev.ch/RTE_R.html

Le RTE n'est pas connu du personnel des locomotives et n'a donc pas le caractère d'une prescription s'adressant au susdit personnel des locomotives.

R RTE 25029	Fahrtstellungsmelder	20.07.2010
1.1 Bezeichnungsschilder Die Fahrtstellungsmelder sind mit Signalbezeichnungsschildern auszurüsten (genormte Grösse und genormtes Schriftbild).		
2 Regeln über den Standort a) Die Fahrtstellungsmelder dürfen nur in Dienstabwicklungsbereichen aufgestellt werden. b) Die Fahrtstellungsmelder gelten nur für ein Gleis. c) Die Aufstellung von Fahrtstellungsmeldern auf Streckengleisen ist nicht zulässig, insbesondere nicht auf Haltestellen.		
3 Abhängigkeiten 3.1 Anschaltung des Fahrtstellungsmelders Diese drei Bedingungen müssen erfüllt sein: a) Weichen zwischen dem Fahrtstellungsmelder und dem zugehörigen Hauptsignal sind in der zu befahrenden Lage verschlossen und b) Bahnübergangsanlagen zwischen dem Fahrtstellungsmelder und dem zugehörigen Hauptsignal sind eingeschaltet und verschlossen und c) das zugehörige Gruppen- oder Gleissignal steht auf Fahrt.		
3.2 Abschaltung Der Fahrtstellungsmelder wird immer mit der Haltstellung des zugehörigen Hauptsignals oder mit dem Auflösen von zwischen dem Fahrtstellungsmelder und Hauptsignal liegenden Elemente (Weichen, Kreuzungen, aktive Gleisabschnitte) dunkel geschaltet.		

Dans les faits:
Après plusieurs évaluations et la conduite d'analyses de risque, on continue à monter des signaux de manière incorrecte. Malgré des annonces circonstanciées, on ne cherche pas à résoudre le problème mais on fournit des réponses non justifiées et on repousse la solution plus loin dans le temps (jusqu'en 2018). Avec de telles réponses, un mécanicien de locomotives ne réussirait pas son examen périodique. Les annonces ESI n'ont servi à rien hormis à générer un échange intensif de mails entre les «experts» des différentes instances. Le déplacement du signal annonciateur à Baar aurait coûté nettement moins cher que le recours à des réponses incompetentes,

téléphones au supérieur hiérarchique et analyses de risques détaillées. La conséquence pour les mécaniciens de locomotives est que dorénavant ils devraient aussi adresser leurs annonces à l'Office fédéral des transports (OFT).

Annonciateur Baar
Question lors de l'examen périodique du personnel des locomotives:
La réponse «un annonciateur de voie libre est valable pour plusieurs voies» ne doit pas être cochée car elle est fausse.

Fahrtstellungsmelder		3008-628 25.03.2010
Bedeutung		
Welche Bedeutung hat ein Fahrtstellungsmelder?		
Richtig		
<input checked="" type="checkbox"/> Wenn nach Vorbeifahrt an einem "Warnung" zeigenden Vorseignal ein leuchtender Fahrtstellungsmelder angetroffen wird, so darf die Fahrt mit höchstens 40 km/h fortgesetzt werden, bis das Hauptsignal eindeutig erkannt worden ist.	<input type="checkbox"/> Wenn nach Vorbeifahrt an einem "Warnung" zeigenden Vorseignal ein leuchtender Fahrtstellungsmelder angetroffen wird, so muss die Fahrt auf Sicht fortgesetzt werden, bis das Hauptsignal eindeutig erkannt worden ist.	
<input checked="" type="checkbox"/> Wenn nach Vorbeifahrt an einem "Fahrt" zeigenden Vorseignal ein dunkler Fahrtstellungsmelder angetroffen wird, ist sofort anzuhalten.	<input type="checkbox"/> Ein Fahrtstellungsmelder kann für mehrere Gleise gelten.	

La régulation optimisée

Les CFF sont acculés de plus en plus vers les limites de capacité du réseau et de la stabilité de l'horaire en raison du flux continu de demandes en matière de prestations. En outre, il devient de plus en plus difficile et de plus en plus exigeant de régler le trafic ferroviaire à proximité des grands nœuds ferroviaires. *Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio*

Une régulation optimisée automatique sera mise en fonction aux endroits concernés.

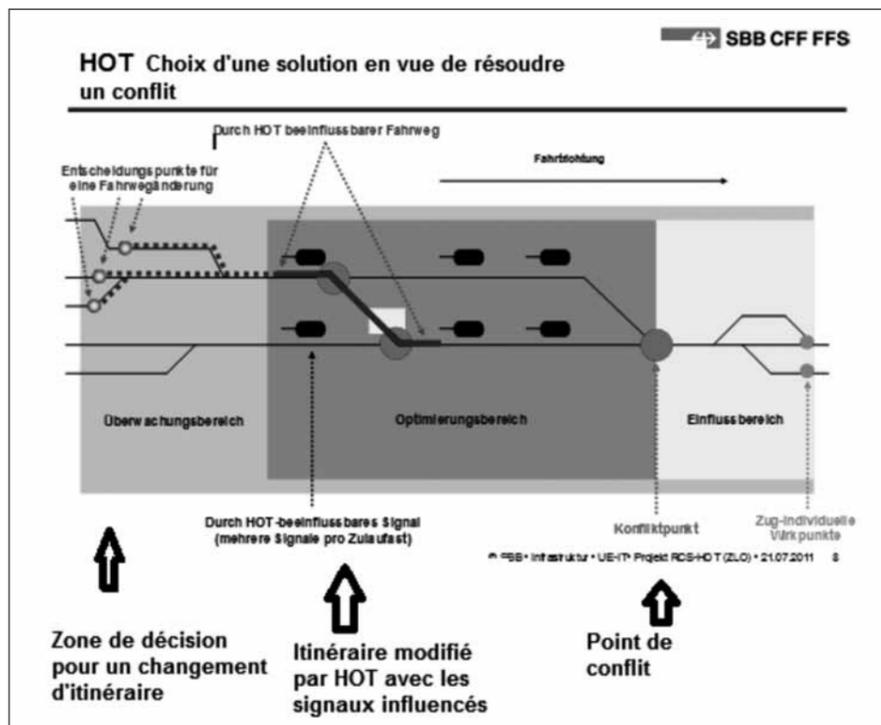
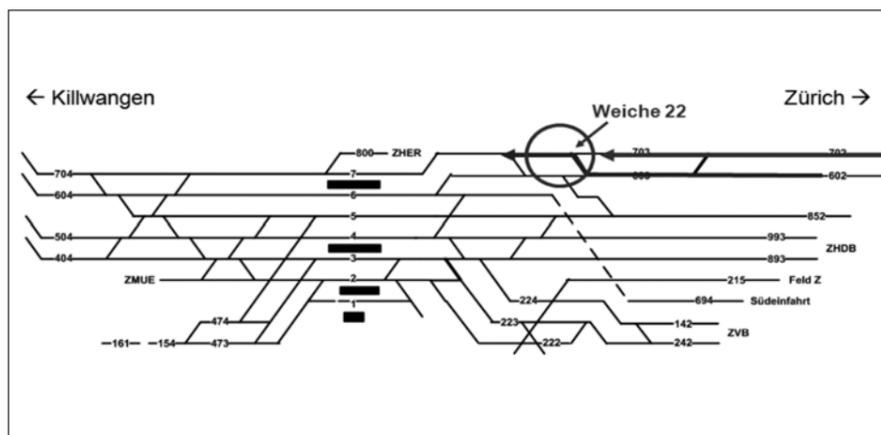
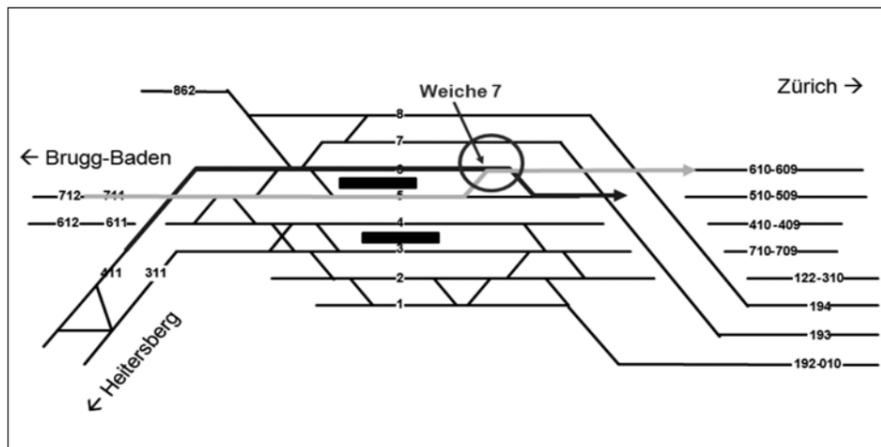
Le personnel des locomotives qui parcourt régulièrement les lignes Mellingen-Killwangen ou Wettingen-Killwangen est souvent confronté au problème de devoir adapter sa marche à des vitesses inférieures à la vitesse de ligne (90 km/h, voire même 60 km/h) et ceci parfois sur plusieurs tronçons de blocs alors qu'il ne franchit aucune aiguille en déviation. Il pourrait rouler à la vitesse maximale et pourtant on lui signale une vitesse inférieure. Cet article a pour but de nous familiariser avec l'installation responsable de gérer de manière intelligente la régulation du trafic.

La régulation optimisée a pour but d'éviter les pertes de temps occasionnées par l'insertion et les croisements des trains sur les lignes principales où le trafic est extrêmement dense, ce qui entraîne souvent des réductions de vitesse non planifiées pour ne pas dire des arrêts devant les signaux principaux. Une diminution dynamique des retards additionnels répercutés sur plusieurs trains dans un domaine géographiquement limité et la succession optimale des trains ainsi obtenue permettent de parvenir à une stabilisation de l'horaire ainsi qu'à une utilisation maximale des lignes au niveau de la densité. Une régulation optimisée est en service à Killwangen-Spreitenbach, au point de connexion des lignes en provenance de Bâle, Brugg et de Berne, Olten, Lenzburg en direction de Zurich.

Ainsi qu'à Zurich-Altstetten qui est le point de connexion des trains qui circulent simultanément ou à de faibles intervalles en provenance de Zurich HB et en direction de l'ouest (Lenzburg-Olten et Baden-Brugg).

Il n'existe actuellement que ces deux points de régulation optimisée. A l'avenir, la régulation optimisée sera remplacée par le nouveau système RCS-HOT (Rail Control System - Hub Optimisation Technologie) et installée à divers autres points stratégiques du réseau suisse. 30 points sont d'ores et déjà prévus. RCS-HOT est vraisemblablement prévu sur la ligne de base du Gothard où il servira à l'entrelacement, respectivement aux désentrelacement, des trains aux portails du tunnel.

RCS-HOT fait partie intégrante du système général RCS-Disposition et sert à combler l'intervalle entre le système de disposition



et la technique de commande (ILTIS). Les dispositions calculées par RCS-HOT peuvent être transmises directement à la technique de commande (adaptation des données de conduite des trains) ainsi qu'aux signaux extérieurs (indication du V de préavertissement).

Afin que le but défini d'assurer une succession des trains optimale soit atteint, RCS-HOT reprend la gestion dynamique des conflits. Etant donné qu'il dispose de «la vision d'ensemble», il cherche continuellement à optimiser la situation par des mesures adéquates et parvient à ce que les trains atteignent les points conflictuels

avec la vitesse la plus élevée possible tout en maintenant la distance entre deux trains la plus courte possible. Les mesures choisies sont:

- Réduction des vitesses individuelles des trains par le recours au préavertissement
 - Echange de place dans la succession des trains aux points de conflit
 - Changement d'itinéraire des trains concernés
 - Prolongement des arrêts prescrits
- Ces mesures se réalisent par des interventions automatiques, directement dans le système ILTIS. De même, les réductions de vitesse nécessaires en recourant au pré-

avertissement seront indiquées sur les signaux prévus à cet effet, tout en précisant que l'indication «V» sur les signaux extérieurs n'est prévue que dans les régions de Zurich Altstetten et Killwangen-Spreitenbach. Pour les autres régions, on fera plutôt recours au canal de la régulation adaptative (ADL) et le mécanicien sera alors informé des recommandations de conduite. L'exigence est de pouvoir faire passer un groupe de cinq à six trains de deux voies sur une seule avec des intervalles de circulation de 90 secondes.

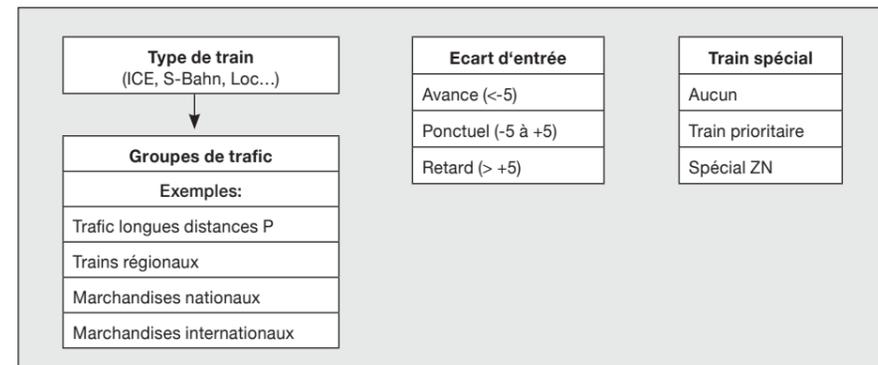
Sont considérés comme «Spécial-ZN», par exemple, les derniers trains en correspondance de la journée. D'autres caractéristiques du train qui ne peuvent pas faire l'objet de l'évaluation mais doivent cependant être retenus sont la vitesse maximale et le rapport de freinage, de sorte qu'un train plus lent ne soit pas placé devant un train plus rapide.

La différence entre RCS-HOT et ADL est que l'ADL ne considère qu'un seul conflit et le résout dans le sens où le train en conflit se voit attribuer un sillon sans conflit (optimisation de la consommation d'énergie), pendant que HOT s'occupe de la situation générale de sa zone et tente au moyen d'une de ses fonctions de base de réduire le retard de l'ensemble des trains qui circulent simultanément dans la région concernée. Les conflits sont résolus comme indiqué plus haut par la réduction de vitesse «V», le changement des trains dans la succession ou le changement d'itinéraire.

Comme RCS-HOT sera une partie constitutive de RCS-Dispo, les exploitants pourront voir à tout moment quelle solution d'optimisation a été choisie par le système. L'horizon de prévision s'étend sur une plage de 30 à 45 minutes. Aujourd'hui, le gestionnaire du trafic ne peut pas voir ce que le système choisit comme moyen d'optimisation, de sorte que le processus risque à tout moment d'être interrompu par une intervention manuelle du gestionnaire. La conséquence d'une pareille intervention peut être qu'un train soit contraint de franchir plusieurs signaux à 60 km/h en raison de l'indication «image 3» puis qu'il puisse accélérer à la vitesse maximale avec un signal à l'image «1» avant de devoir s'arrêter de manière intempestive devant un signal rouge au point de conflit. Le remplacement de la régulation optimisée de Zurich-Altstetten et Killwangen-Spreitenbach par RCS-HOT est prévu pour 2013.

Je remercie chaleureusement le chef de projet de RCS-HOT, Marco Tami, ainsi que Gabriela Vrecko chargée de communication de la division Infrastructure pour les informations qu'ils m'ont fournies et pour le soutien à la rédaction de cet article.

Recherche de solutions - concept	
Domaine de surveillance	- Correspond au «domaine de pronostic HOT» - Extension géographique correspondant à la zone HOT et contenant la zone d'optimisation et la zone d'influence en entier
Domaine d'optimisation	- Domaine dans lequel les données de gestion du trafic (itinéraires, succession) et de prescription de réduction de vitesse par l'image «V» peuvent être influencées par HOT - Doit être disjoint (pas de recouvrement) des domaines d'optimisation d'autres régions HOT
Domaine d'influence	- Domaine dans lequel d'autres influences peuvent intervenir dans la gestion des trains comme: - Arrêt des trains - Restrictions imposées par l'infrastructure (ralentissements, voies interdites)
Point de conflit	- Emplacement (aiguille) sur le réseau, après lequel un conflit peut être rencontré dans le même sens de circulation - Avec Hot, plusieurs points de conflit pourront être gérés en même temps dans le domaine d'optimisation à l'avenir (ce qu'on appelle une fenêtre de conflit)
Point d'action	- Point de sortie du domaine HOT (défini en fonction d'éléments de l'infrastructure) - La fonction de base HOT détermine les données individuelles du train pour ce point d'action



	ADL	HOT
Concept	- Optimisation de la consommation d'énergie pour les trains sur l'ensemble du réseau des CFF	- Réduction dynamique des retards pour plusieurs trains dans une zone délimitée
Quoi	- Attribution de sillons sans conflits pour assurer une marche sans encombre - Le mécanicien reçoit des informations en temps réel pour une marche optimale (vitesse)	- Remplacement de la régulation existante ZLO - Influence automatique de la vitesse des trains ou des itinéraires par une interpénétration avec ILTIS - Possibilité d'introduction de RCS-HOT dans d'autres régions
Qui	Infrastructure gestion de l'exploitation (IB, I-UE-IT) et CFF Informatique (K-IT)	
Buts	- Réduction de la consommation d'énergie et des frais d'entretien (env. 11 millions de francs par an) - Permet d'éviter des arrêts inutiles - Amélioration de la stabilité de l'horaire	- Réduction du retard des trains en cas de conflit - Maintien de la fluidité de l'exploitation - Garantie/amélioration de la ponctualité du trafic voyageurs - Augmentation de la satisfaction de la clientèle
Quand	- Pilote 01/2012-12/2012 - Mise en production en 2014	- Killwangen 06/2013 - Zurich-Altstetten 06/2013

La grosse tête

Commentaire de Dipl.-Ing. Ulrich H. Knobel paru dans le Tages-Anzeiger. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

Le VSLF ne cesse de s'investir pour un allègement des structures et conteste inlassablement le gonflement de l'appareil administratif des CFF, car hormis les coûts considérables qu'il engendre, il ne sert qu'à entraver dans une mesure sans cesse croissante le personnel des locomotives dans son activité et devient la cause de situations de plus en plus grotesques. Le VSLF ne se retrouve plus seul dans son combat mais il dispose maintenant du soutien des clients et du public qui ont décidé de ne plus admettre les faits tels qu'ils sont. On a pu en avoir une idée dans le commentaire de lecteur paru dans l'édition online du Tages-Anzeiger.

Les CFF ont besoin de plus d'argent, c'est pourquoi ils envisagent une fois de plus d'augmenter le prix des billets. Bientôt, les titulaires d'abonnements généraux pourront en sentir les effets. Le fait que les coûts engendrés doivent être compensés sur le dos des utilisateurs ne doit plus être inéluctable. Car une grande partie du potentiel d'économie des CFF se trouve à l'étage des «tapis des CFF»! Celui qui se donne la peine d'étudier avec un peu d'attention les structures dirigeantes des CFF remarquera vite à quel point celles-ci ont «gonflé». Jusqu'au point d'attraper la grosse tête, résultat produit par une estimation de soi exagérée? Que nenni: pour chaque décision, on fait appel à des experts externes. A mon avis, le responsable des CFF Andreas Meyer n'est pas un dirigeant mais bien plutôt un fonctionnaire. Le bon sens et la rentabilité de ses cadres (inférieurs, moyens et supérieurs) semblent le laisser totalement de marbre. En outre, il faut que le nombre de cadres diminue drastiquement aux CFF. Je prétends même que les CFF pourraient aisément être conduits avec une structure dirigeante réduite de moitié, à condition que les postes soient occupés par des femmes et des hommes compétents et intègres. Immense serait alors la somme qui pourrait être mise à disposition chaque année. Je dis cela en tant que conseiller en entreprise très expérimenté et titulaire durant de longues années d'une chaire de formation sur la conduite à la Haute école pour les sciences appliquées de Zurich.

La rédaction du Loco Folio remercie le rédacteur de ce commentaire, Ulrich H. Knobel d'Heimberg, ingénieur diplômé, pour l'exceptionnelle autorisation qu'il nous a faite de publier son article.

Questionnaire sur la satisfaction du personnel

Les prochains mois verront se dérouler une nouvelle enquête sur la satisfaction du personnel. Nous appelons d'ores et déjà les membres du VSLF employés auprès des CFF à y participer activement. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

En automne 2010, la dernière enquête sur la satisfaction du personnel s'est déroulée auprès de toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des CFF. Le taux de retour des questionnaires s'est monté à 57% pour une satisfaction moyenne de 58 points. La participation des mécaniciens de locomotives a été supérieure à la moyenne. Par contre, la satisfaction s'est montrée moins bonne avec une valeur de 50 points pour le personnel des locomotives Cargo et 43 points pour les mécaniciens Voyageurs (la plus mauvaise valeur au sein des CFF). Ces valeurs sont en effet loin au-dessous des valeurs du reste de l'entreprise et doivent être considérées comme alarmantes. Le responsable de la conduite du personnel des locomotives de Voyageurs ZF a même qualifié ce résultat de véritable gifle à l'intention de la direction des CFF (Loco Folio 1/2011).

La conséquence de ce mauvais résultat ne s'est pas fait attendre et les CFF ont développé une activité fébrile. Les top-cadres ont été convoqués à des ateliers de réflexion, des études complémentaires ont été réalisées, la direction ZF s'est engagée intensivement sur le thème de la satisfaction du personnel et des mesures ont été définies et communiquées aux différents échelons de la hiérarchie. En bref, l'appareil administratif surdimensionné des CFF s'est une fois de plus occupé avec lui-même sans qu'aucun résultat perceptible, voire même utilisable, n'en soit sorti.

Le nouveau responsable ZF de l'époque aurait pu saisir la chance unique qui lui était proposée de prendre des mesures adéquates en faveur d'une amélioration de la satisfaction du personnel. Entretemps, nous devons constater qu'il n'a pas su saisir sa chance ou que quelques personnes bien placées au-dessus de lui l'ont empêché de le faire. Les tableaux de service des mécaniciens sont toujours plus denses, les directives en matière de temps de travail maximal et de pauses sont devenues non plus des limites à ne pas dépasser mais des objectifs à atteindre impérativement, et progressivement on ne s'effraie plus des diverses violations faites à l'encontre de la réglementation sectorielle sur la durée du travail BAR ainsi que des prescriptions de service en vue d'obtenir une productivité maximale de la part du personnel des locomotives. Cependant, on ne parle jamais de la productivité de l'appareil administratif surdimensionné de TF avec sa pléthore de chefs de filiales et de chefs du personnel des

locomotives. Au contraire, on n'a pas même l'ombre d'un scrupule à fêter cette restructuration indésirable et inutile aux yeux du personnel des locomotives comme une des clés de la réussite en matière de satisfaction du personnel.

Le bilan de la coordinatrice de la formation de ZF n'a rien de plus réjouissant. Le fait que la qualité de la formation des mécaniciens de locomotives se trouve à un niveau insuffisant depuis un certain temps, ce qui a nécessité l'intervention de l'Office fédéral des transports OFT, est déjà connu de tous. Malheureusement le niveau de la formation continue du personnel des locomotives baisse aussi progressivement et son contenu avoisine progressivement l'inutilisable.

Et la direction de l'entreprise? Nous citons le CEO des CFF lorsque celui-ci a pris connaissance des mauvais résultats de la satisfaction du personnel: «Nous avons beaucoup investi en collaboration avec la direction de l'entreprise ainsi qu'avec les cadres supérieurs. Je serais tenté de dire que la direction de l'entreprise fonctionne comme jamais elle ne l'avait fait auparavant, mais visiblement cela est ressenti de manière insuffisante au niveau de l'équipe.» Le fait qu'on évolue à ce niveau sur une autre planète et qu'on ait complètement perdu le contact avec le quotidien de la base ne pouvait pas être exprimé d'une meilleure manière.

Il est donc important que le personnel des locomotives s'exprime massivement par l'intermédiaire de sa participation au questionnaire sur la satisfaction du personnel. Peut-être les résultats qui en sortiront suffiront-ils à faire redescendre la direction des CFF au niveau des réalités. Il serait cependant dommage que les mécaniciennes et mécaniciens déçus renoncent à une participation, ce qui aurait comme conséquence d'affaiblir l'impact des résultats et contribuerait ainsi à faire diverger les résultats du sondage par rapport à la réalité en raison d'une faible implication. Nous l'avons appris lors des derniers questionnaires réalisés par échantillonnage: même les plus petites améliorations dans les résultats de l'enquête de satisfaction – même si ceux-ci sont parfois partiellement injustifiés – provoquent instantanément un sentiment de triomphe au sein des cadres des CFF. Et ce n'est pas ce que nous désirons, n'est-ce pas? C'est pourquoi nous vous appelons d'ores et déjà à participer impérativement au sondage sur la satisfaction du personnel. ■

Un véhicule Flirt de la NSB a déraillé lors des essais

Tout le monde n'a pas autant de chance que les CFF. Lors d'une course d'essais en Norvège, un gros dépassement de vitesse a conduit à un grave accident de train. Est-ce que ça pourrait arriver en Suisse? Nous nous rappelons d'un incident analogue qui s'est produit en 2010. Hubert Giger, président VSLF



C'est sur la ligne en direction de Vestfold (entre Drammen et Skien) au nord de la gare de Nykirke, dans le parc naturel de Tangenbekken, que le NSB-FLIRT BM 74 105/74 505 a déraillé, le 15 février 2012. Le train 12926 était en phase d'essais quand il a déraillé dans un contour, avant de percuter une falaise. Une voiture de du train automoteur a basculé, trois wagons ont déraillé et tout le train a été gravement endommagé.

Cinq personnes étaient à bord, dont trois collaborateurs norvégiens de la NSB, un collaborateur polonais de Stadler et l'employé finlandais d'un fournisseur. Par chance, les cinq personnes ont pu quitter l'hôpital quelques jours après l'accident, au plus tard.

D'après un rapport intermédiaire sur l'accident d'avril 2012, on constate qu'aucun vice caché technique n'a pu être décelé, ni sur la ligne, ni sur le véhicule. Comme la commission norvégienne chargée de l'enquête l'a déjà mentionné dans son premier rapport intermédiaire, le déraillement est dû à une vitesse excessive. Sur le trajet concerné, la vitesse maximale est de 70 km/h, alors que le train en phase d'essais roulait à 130 km/h au moment de l'accident. Des enquêtes ultérieures détermineront les raisons pour lesquelles le mécanicien de locomotive n'a pas adapté la vitesse.

Presqu'accident de Vauderens FR
Rappelons-nous: le 19 août 2010, un IC

roulant de Zurich à Genève s'engageait dans un contour, après la gare de Vauderens, avec une vitesse très excessive (vitesse de pleine voie 140 km/h, vitesse de sortie 95 km/h, vitesse de pleine voie à la sortie de Vauderens 85 km/h). La vitesse dans la gare avait bien été contrôlée par le ZUB dans cette direction, mais la balise avait été mal programmée, c'est pourquoi le dépassement massif de vitesse n'a pas déclenché de freinage automatique. Les assiettes, les verres, les voyageurs et les bagages ont été renversés et c'est un miracle qu'un déraillement catastrophique n'ait pas eu lieu.

L'infrastructure CFF a consigné au procès-verbal lors d'une rencontre avec le VSLF et

le LPV qui a suivi, à la demande de Philippe Gauderon, chef Infrastructure:

1. Le seuil de vitesse n'était pas contrôlé par le ZUB à Vauderens.
2. La programmation du ZUB était pourtant correcte.

Bien-sûr, cette déclaration est totalement correcte d'un point de vue logique. Ce qui n'est pas contrôlé est programmé correctement, quand ça n'est pas programmé. Ce qui n'est pas juste dans cette déclaration, c'est que cette vitesse aurait dû être contrôlée:

La directive I-2007 des CFF du 1 juillet 2010 indique que lors d'une diminution de la vitesse de 25% ou lorsque la vitesse doit être réduite de plus de 30%, un contrôle de la vitesse est obligatoire.

Le SEA (le service d'enquête sur les accidents des transports publics) a confirmé au VSLF qu'ils ont pris connaissance de cet incident le 22 août 2010, par la presse. Les CFF ne l'ont jamais annoncé!

Rappelons-nous encore: plusieurs mécaniciens de locomotive avaient rapporté par écrit (voir Loco Folio 2/2010) longtemps avant cette catastrophe évitée de justesse, que le ZUB n'était pas correctement programmé à cet endroit. Comme on le sait, les CFF n'ont rien fait. Ils continuent d'ailleurs à nier que le ZUB n'était pas programmé correctement à cet endroit-là. Ils peuvent vraiment s'estimer heureux qu'aucune enquête pénale n'ait été ouverte jusqu'à maintenant concernant cette affaire.

Avec une telle culture de la dissimulation, on se demande quelles sont les chances de succès du nouveau bureau d'annonce confidentiel lancé par CFF Voyageur. ■



Salaire des mécaniciens aux CFF – un regard vers le futur

Dieter Bachmann, mécanicien Zürich

La «Black-Box» ToCo a fourni enfin pour la première fois des montants concrets en avril 2012: les salaires et les plages salariales progressent de manière généralisée de 0,5% (0,25% pour ceux dont le salaire est garanti) et un montant supplémentaire de 11 millions de francs est attribué aux pro-

gressions individuelles, ce qui correspond aussi à 0,5% de la masse salariale. Ces 11 millions de francs serviront à financer les unités de progression salariale liées à chaque niveau d'exigence. Pour les mécaniciens de locomotives qui se situent dans le niveau d'exigence «G», ce montant est cet-

te année de 427 francs.

A titre de rappel: celui dont le salaire d'avril est compris dans une fourchette entre 100% et 115% de la valeur de base de 69 310 francs (correspondant au niveau d'exigence «G»), recevra dès le mois de mai et en plus des 0,5% de hausse généralisée 4x427 francs par

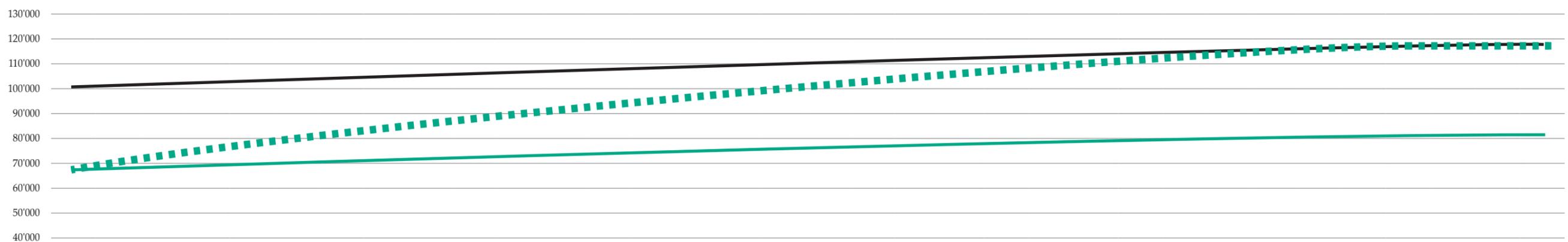
an à titre de hausse individuelle de salaire. Entre 115% et 130% il obtient 3x427 francs par an et entre 130% et 145% 2x427 francs par an. A partir de 145%, l'augmentation individuelle est supprimée. Bien, bien! Mais il serait plus intéressant de jeter un coup d'œil vers l'avenir. Nous nous risquons à une estimation. Faute de talents divinatoires et en pensant que les paramètres seront maintenus, on peut donc s'attendre à une hausse annuelle des salaires et des plages salariales de 0,5% et une unité de progression salariale de 427 francs.

Il s'agit naturellement de modèles hypothétiques. Pour 2013, par exemple, il n'y aura pas de hausse généralisée de salaires si le renchérissement est inférieur à 1,5%. Il faut en outre ajouter les contributions volontaires considérables effectuées par les CFF à la caisse de pension qui auront pour conséquence de ne pas surcharger notre budget. Les valeurs déployées nous donnent des signes clairs de l'existence d'une certaine dynamique. Rien de plus. Mais pas moins non plus.

(Sources: CFF K 140.3/VSLF Newsletter No 334, 24 novembre 2011)

Paramètres:
Valeur de base 2012: 69'310.-
Hausse gén. du salaire, GLE = 0.5%
Salaire de base / an = année préc + GLE
Salaire maximal / an = année préc + GLE
Part hausse de salaire, LEE = 427.-
100%-115% valeur de base: 4 * LEE
115%-130% valeur de base: 3 * LEE
130%-145% valeur de base: 2 * LEE
Salaire / an = année préc + GLE + x * LEE

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Situation de départ: valeur de base	69'310	71'365	73'429	75'505	77'590	79'686	81'792	83'909	85'610	87'319	89'037	90'763	92'498	94'241		95'993	97'754	99'097	100'446	101'803	103'166	104'536	105'912	107'296	108'686	110'084	111'488	112'900	114'318	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	100.00%	102.45%	104.89%	107.32%	109.74%	112.14%	114.53%	116.91%	118.69%	120.45%	122.21%	123.96%	125.70%	127.43%		129.16%	130.87%	132.01%	133.14%	134.27%	135.39%	136.50%	137.61%	138.72%	139.82%	140.91%	142.00%	143.08%	144.16%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%
Salaire de base: 75'000.-	75'000	77'083	79'176	81'280	82'968	84'664	86'368	88'081	89'802	91'532	93'271	95'018	96'774	98'112		99'457	100'808	102'166	103'531	104'902	106'281	107'666	109'059	110'458	111'864	113'278	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	108.21%	110.66%	113.10%	115.53%	117.34%	119.14%	120.94%	122.72%	124.50%	126.27%	128.02%	129.77%	131.51%	132.67%		133.82%	134.96%	136.10%	137.23%	138.36%	139.48%	140.59%	141.70%	142.81%	143.91%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	
Salaire de base: 80'000.-	80'000	81'681	83'370	85'068	86'775	88'489	90'213	91'945	93'686	95'435	96'766	98'104	99'449	100'800		102'158	103'523	104'894	106'273	107'658	109'050	110'450	111'597	112'155	112'716	113'280	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	115.42%	117.26%	119.09%	120.91%	122.72%	124.53%	126.32%	128.11%	129.88%	131.65%	132.82%	133.99%	135.15%	136.30%		137.45%	138.60%	139.73%	140.87%	141.99%	143.11%	144.23%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	
Salaire de base: 85'000.-	85'000	86'706	88'421	90'144	91'875	93'616	94'938	96'266	97'602	98'944	100'293	101'648	103'010	104'379		105'755	107'138	108'528	109'393	109'940	110'490	111'042	111'597	112'155	112'716	113'280	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	122.64%	124.48%	126.31%	128.13%	129.94%	131.74%	132.94%	134.13%	135.31%	136.49%	137.66%	138.83%	139.99%	141.14%		142.29%	143.44%	144.57%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	
Salaire de base: 90'000.-	90'000	91'731	93'044	94'363	95'689	97'021	98'360	99'706	101'059	102'418	103'784	105'157	106'537	107'232		107'768	108'307	108'849	109'393	109'940	110'490	111'042	111'597	112'155	112'716	113'280	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	129.85%	131.69%	132.91%	134.12%	135.33%	136.53%	137.73%	138.92%	140.10%	141.28%	142.45%	143.62%	144.78%	145.00%		145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	
Salaire de base: 95'000.-	95'000	96'329	97'665	99'007	100'356	101'712	103'074	104'071	104'591	105'114	105'640	106'168	106'699	107'232		107'768	108'307	108'849	109'393	109'940	110'490	111'042	111'597	112'155	112'716	113'280	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Pourcentage de la valeur de base	137.07%	138.29%	139.51%	140.73%	141.93%	143.13%	144.33%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%		145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	145.00%	



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Salaire maximal=année préc + 0.5%	100'500	101'003	101'508	102'015	102'525	103'038	103'553	104'071	104'591	105'114	105'640	106'168	106'699	107'232		107'768	108'307	108'849	109'393	109'940	110'490	111'042	111'597	112'155	112'716	113'280	113'846	114'415	114'987	115'562	116'140	116'721	117'304
Salaire=année préc + 0.5% + x*427.-	69'310	71'365	73'429	75'505	77'590	79'686	81'792	83'909	85'610	87'319	89'037	90'763	92'498	94'241		95'993	97'754	99'097	100'446	101'803	103'166	104'536	105'912	107'296	108'686	110'084	111'488	112'900	114'318	115'562	116'140	116'721	117'304
Salaire de base=année préc + 0.5%	69'310	69'657	70'005	70'355	70'707	71'060	71'415	71'773	72'131	72'492	72'855	73'219	73'585	73'953		74'323	74'694	75'068	75'443	75'820	76'199	76'580	76'963	77'348	77'735	78'123	78'514	78'907	79'301	79'698	80'096	80'497	80'899

Fonctionnaires VSLF

Le VSLF peut compter sur la collaboration de nombreux fonctionnaires. Une bonne partie de ceux-ci exercent leur fonction de manière invisible, en arrière-plan. Dans les prochaines éditions du Loco Folio, nous allons vous présenter quelques-uns de ces travailleurs de l'ombre. Nous allons commencer par le secrétaire Kay Rudolf (KR). Lui et le rédacteur du Loco Folio Daniel Hurter (DH) ont tenté l'exercice de l'interview croisée afin de vous présenter leur activité au sein du VSLF.



DH: Kay, quel est ton parcours professionnel?

KR: J'ai effectué un apprentissage de quatre ans aux anciens ateliers principaux de Coire. Au début de mon apprentissage, ma profession s'appelait serrurier-constructeur, elle s'est appelée ensuite constructeur de machines et d'appareils. Je suis resté ensuite aux CFF et, juste après mon école de recrues, j'ai commencé la formation de mécanicien de locomotives à Zürich, c'était en 1991. Depuis environ 13 ans, je travaille au dépôt de Coire.

Et toi, quel est ton parcours professionnel?

DH: Au départ, j'ai fait un apprentissage de commerce au sein de l'administration cantonale de Zürich. Directement après j'ai commencé une formation d'agent d'exploitation aux CFF. J'ai travaillé ensuite dans quelques gares jusqu'en 1987, date à laquelle je me suis retrouvé à l'expédition des trains à Zürich HB. Parallèlement à mon activité professionnelle, j'ai fréquenté la Haute école de gestion et d'administration, ce qui m'a conduit à travailler ensuite deux ans à Berne dans le cadre de la planification horaire pour le compte de la division de l'exploitation au sein de la direction générale des CFF. Comme la rédaction continue de rapports et d'études, qui avaient le don de n'intéresser plus personne deux jours après leur rédaction, commençait à me dégoûter et comme l'ambiance de travail n'était pas satisfaisante, je suis retourné travailler comme agent du mouvement au poste directeur central de Zürich. En 2001, j'ai commencé la formation de mécanicien de locomotives au RBL et depuis 2003 je suis mécanicien au dépôt de Zürich.

Kay, depuis quand es-tu membre du



VSLF?

KR: Durant ma formation de mécanicien je suis entré à la SEV mais, deux ans après, j'ai changé de syndicat pour entrer au VSLF car je m'y sentais mieux représenté.

Et toi, depuis quand fais-tu partie du VSLF?

DH: Au départ j'étais aussi membre de la SEV. J'y suis entré déjà en tant qu'apprenti agent de gare et hormis une interruption de plusieurs années, j'y suis resté jusqu'en 2007. J'ai ensuite changé pour rejoindre le VSLF.

Depuis quand es-tu actif comme fonctionnaire et quel a été le déclencheur?

KR: Le déclencheur est mon CLP actuel. A l'époque, il était président de l'ancienne section Sântis du VSLF qui, comme toutes les petites sections, avait de la peine à recruter des membres pour fonctionner. Il est à l'origine de la fusion qui a permis la création de l'actuelle section Ostschweiz et il avait défini l'objectif de doter chaque dépôt d'un responsable de dépôt mais aussi d'un interlocuteur de confiance. Ma première fonction au sein du VSLF a été responsable de la région «est» et je servais d'interlocuteur pour les dépôts de Ziegelbrücke, Sargans et Coire. Il va de soi que ce poste me permettait de faire partie du comité de la section Ostschweiz, poste que j'ai occupé durant environ dix ans et qui s'est appelé ensuite vice-président P. Il y a environ six ans, j'ai repris le poste d'actuaire au sein du comité central, lequel s'est au fil des années transformé en secrétaire, avec reprise de la coordination de la communication (KoKo). Je m'occupe, entre autres, de l'ensemble du site Internet du VSLF avec quelques collègues. Le fait de déléster au maximum notre président des tâches quotidiennes pour qu'il puisse se concentrer sur l'essentiel re-

présente pour moi une mission capitale. En outre je préfère travailler en arrière-plan. Et toi, comment est-tu devenu rédacteur du Loco Folio?

DH: A fin 2008, le VSLF cherchait un nouveau rédacteur. Je me suis proposé pour reprendre ce poste avec mon collègue Richard Widmer en tant que co-rédacteur.

KR: Regrettes-tu ce choix?

DH: J'aurais certainement pu utiliser le temps que je consacre à la rédaction du Loco Folio pour faire d'autres choses plus agréables. Mais je ne regrette pas ce choix car j'adhère totalement aux buts et aux requêtes du VSLF. Je pense qu'il est le seul à pouvoir faire bouger les choses, ces derniers temps. Je pense que le VSLF dispose d'un canal d'informations efficace avec le Loco Folio et qu'il vaut la peine d'y consacrer un certain investissement en temps. Lors de la parution du premier numéro sous ma coresponsabilité, il était difficile de fournir un contenu étoffé. Entretemps cela a progressé de telle manière qu'il devient difficile de trouver du temps pour développer des thèmes intéressants, thèmes qui sont à même d'influencer le présent et l'avenir des mécaniciens.

KR: Quel est ton investissement en temps?

DH: C'est difficile à dire, car le travail est assez irrégulier. Mais il est toujours très grand avant la parution d'un nouveau numéro et je me dis à chaque fois que je devrais commencer plus tôt la prochaine édition. Cela reste souvent au stade de l'intention.

Comment cela se passe-t-il de ton côté et que comprend ta fonction?

KR: Sur l'ensemble de l'année, la somme de travail correspond à environ sept heures par semaine. Ma tâche prévoit d'envoyer les invitations, de rédiger les procès-verbaux des séances du comité, la conduite des listes de tâches à effectuer et des décisions prises, l'envoi des Newsletters et diverses petites tâches administratives. L'actualisation de la Home page du VSLF nécessite un peu de temps, mais cet exercice se fait conjointement avec notre président. Par exemple, nous avons dû, il y a peu, publier les cours de formation avec toutes les adaptations que cela représente. Ce travail peut vite nécessiter quelques heures. Sur la Home page, nous avons mis un certain nombre de lois et règlements comme par exemple la loi sur la durée du travail, la CCT et les BAR de toutes les compagnies dont nous sommes

partenaires sociaux ou les prescriptions de circulation. Tous ces documents doivent régulièrement être actualisés. Mais j'exerce ma tâche avec un certain plaisir et je vois un certain sens au travail que je fournis pour le VSLF.

DH: Penses-tu qu'un certain nombre de changements sont intervenus au VSLF depuis que tu as repris la fonction d'actuaire/ secrétaire?

KR: Je pense que le VSLF s'est fait un nom au grand jour. Nous ne nous contentons plus seulement de réagir, mais nous agissons, formulons nos revendications et nos propositions de manière active. Auparavant, nous nous sommes contentés de nager dans le courant avec les autres syndicats.

Comment vois-tu cela?

DH: Fondamentalement, je ne peux pas m'accommoder d'appareils administratifs lourds et volumineux et ce qui me plaît au VSLF, c'est sa structure svelte. Naturellement cela demande un investissement en temps considérable, à côté du travail, dans une pièce tranquille de la maison. Mais cela me convient plus que de payer un certain nombre de fonctionnaires avec mes contributions syndicales, fonctionnaires qui ne connaissent du métier de mécanicien de locomotives que ce qu'on veut bien leur raconter et qui ne savent pas vraiment ce qu'ils sont censés représenter. C'est pourquoi le fait que nous soyons tous mécaniciens de locomotives actifs plaît beaucoup et j'espère qu'à l'avenir nous pourrions continuer ainsi. Cela nécessite cependant qu'un nombre suffisant de membres s'engage pour assumer les diverses tâches du VSLF. Il est aussi important pour moi qu'aucune idéologie ne se cache en arrière-plan du VSLF et que le seul objectif soit la représentation des intérêts et des requêtes des mécaniciens de locomotives.

KR: Où vois-tu le VSLF dans dix ans?

DH: J'espère surtout que la structure de milice soit maintenue. Mais avec la dispersion du personnel des locomotives – je pense ici à CFF Cargo International, à la création forcée de sociétés sœurs des CFF – la représentation des intérêts avec la même efficacité et le même succès deviendra de plus en plus difficile, en maintenant les mêmes structures. Il serait beau que le VSLF parvienne en outre à devenir partenaire social d'autres compagnies ferroviaires. Bon an mal an, je pense que le VSLF est sur la bonne voie et qu'il doit persévérer dans cette direction.

KR: Je pense aussi que la continuité est importante, même si le personnel qui constitue le comité central sera appelé à être fortement renouvelé durant ces dix prochaines années. Et j'espère aussi que le nombre de membres continuera à progresser de manière réjouissante. ■

Mécaniciens B100

Interview à Claudio Pellettieri, directeur de la filiale ZF de Zurich. Interview: Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

VSLF: Le mécanicien de manœuvre B100 avait déjà été déclaré mort il y a plusieurs années. À côté des nouveaux mécaniciens de manœuvre A40 dans le secteur préparation trains ZV, est-ce que même les B100 actifs auprès de Zugführung (ZF) aujourd'hui n'ont plus raison d'exister?

CFF: Vu au niveau national, les B100 ont effectivement un sens seulement dans des cas très particuliers. Fondamentalement, ils sont essentiels dans le domaine de la préparation des trains ZV. Dans les filiales où il y a encore beaucoup de trains navettes et où l'on doit exécuter beaucoup de préparatifs comme à Zurich, les mécaniciens B100 sont sans doute plus que justifiés.

VSLF: Actuellement, à Zurich est en cours la formation d'une classe de mécaniciens B100. Est-ce que la filiale de Zurich s'attend à un important travail supplémentaire pour ces B100?

CFF: Les mécaniciennes et les mécaniciens qui suivent actuellement la formation pour devenir B100 sont en grade de compenser les fluctuations des effectifs actuels, mais on ne s'attend pas à du travail supplémentaire. Il est plutôt plus probable que le travail des B100 tendra à diminuer dans les prochaines années.

VSLF: Comment se présente le futur des B100? Est-ce qu'on est en train de penser à un «déplacement» du travail des B100 aux mécaniciens A40 de ZV?

CFF: Où il est nécessaire et où l'on peut profiter des synergies, nous prévoyons une stricte collaboration avec le secteur ZV aussi dans le futur. Comme on l'a déjà mentionné précédemment, la fonction principale de ce secteur consiste à la préparation des trains. De plus, le fait même de produire individuellement «ses» prestations centrales fait partie intégrante de la stratégie de ZV.

VSLF: Les mécaniciens B100 ont été informés que, dans le futur, ils pourront effectuer un nombre majeur de prestations de transport aussi au dehors de la gare de Zurich. Est-ce qu'il y a des projets à cet égard?

CFF: En stricte collaboration avec la planification des ressources, nous pourrions constamment à vérifier quelles tâches confier à une catégorie déterminée. À l'état actuel (fin de mai 2012), il n'y a pas encore de plans concrets pour une telle éventualité, ainsi comme formulé dans votre demande.

VSLF: Autrefois, on a fait plusieurs tentatives pour faire exécuter aux mécaniciens



B100 et A40 tous les préparatifs du train et les substitutions de personnel et, ceci afin d'assigner aux mécaniciens B uniquement les prestations de ligne. Est-ce que cette stratégie a échoué?

CFF: Cela est possible seulement si l'on dispose de ressources suffisantes dans le moment opportun et à la place juste. Avec l'actuelle structure de transports publics, cela est possible seulement de manière limitée. Donc, une actuation complète serait peu rentable de nos jours. Dans la plupart des cas, la mise en service avec tous les contrôles de sécurité relatifs est encore effectuée par les mécaniciens B, parce que ces tâches sont très importantes afin de faire assez de pratique et d'avoir le contrôle du véhicule. La correcte répartition du travail entre les différentes catégories des mécaniciens est régulièrement discutée entre la ZV et la ZF.

VSLF: Au-delà des dispositions de l'OCVM, quelles conditions doit satisfaire un mécanicien B100 pour pouvoir commencer la formation de mécanicien B? Quelles sont les prescriptions internes des CFF?

CFF: Les conditions relatives à cette formation sont indiquées dans l'OCVM, chap. 3, art. 11 à 33. Une des conditions pour accéder à la cat. B prévoit que le collaborateur passe les examens psychologiques d'aptitude qui sont demandés par l'OFT pour la catégorie respective. Le rendement et le comportement des candidats éventuels ont aussi une influence sur le choix même.

VSLF: Est-il vrai que dans les prochaines deux années plus aucun mécanicien B100 ne sera admis à la formation de mécanicien B, puisque la filiale de Zurich n'a plus besoin de mécaniciens de cette catégorie?

CFF: Actuellement, dans la filiale de Zurich on relève un surplus de personnel pendant les jours fériés. Finalement, cette situation nous permet de baisser les soldes actifs de nos collaborateurs. Jusqu'à ce qu'il y aura ce surplus, il n'est économiquement pas plausible de proposer une formation différenciée auprès de la filiale de Zurich. ■

Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF)

Contrat de faveur avec Allianz Suisse

Mars 2012

Notre priorité, c'est vous. Profitez de vos avantages particuliers grâce au partenariat avec Allianz Suisse.

Notre conseil: renseignez-vous dès aujourd'hui.

Que vous preniez contact avec nous directement (voir ci-dessous) ou par l'intermédiaire d'une agence générale près de chez vous (voir www.allianz-suisse.ch), des avantages seront au rendez-vous. Profitez de conditions préférentielles sur une sélection de couvertures.

Notre orientation client, votre avantage

Chez Allianz Suisse, vos exigences sont notre référence. Nos solutions sont adaptées aux différentes étapes de la vie. Vous, votre partenaire ou votre famille avez ainsi la garantie d'être parfaitement couvert dans toutes les situations. N'hésitez pas à nous demander de plus amples informations. C'est avec plaisir que nous vous fournirons un conseil gratuit et que nous établirons une offre adaptée.

Assistance 24 h sur 24

Quoi qu'il arrive et dans le monde entier, nos clients peuvent compter sur notre service d'assistance gratuit, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.



Auto et moto	Ménage avec rabais de combinaison supplémentaire	Autres offres disponibles
<ul style="list-style-type: none"> Casco partielle et complète Assurance responsabilité civile Assurance accidents des occupants Assistance Faute grave 	<ul style="list-style-type: none"> Assurance ménage Assurance responsabilité civile privée Assurance objets de valeur Assurance bâtiments Assistance et service de blocage 	

Non valable pour les produits d'Allianz 24.ch et non cumulable avec d'autres rabais

Allianz Suisse

Contrats de faveur pour entreprises/associations
Bleicherweg 19, 8022 Zurich
Tél. +41 58 358 50 50, fax +41 58 358 50 51, contrats.faveur@allianz-suisse.ch

Allianz

Allianz

Lettre de salutation à l'intention du syndicat suisse des mécaniciens de locomotives et aspirants (VSLF)

Chers membres du VSLF
Madame, Monsieur

C'est un réel de plaisir pour nous de pouvoir vous présenter l'assurance Allianz Suisse comme votre nouveau partenaire en matière d'assurances. Qui ne connaît pas le slogan «heureusement Allianz assure» – il a contribué à propager l'image d'un partenariat dans la résolution des problèmes de manière rapide et non compliquée! Allianz Suisse vous propose désormais cette assistance et cela dans toute la Suisse. Nous sommes bien implantés avec plus de 900 000 clients privés ce qui fait de nous la 4ème plus grande société d'assurance employant près de 3700 personnes. Nos agences générales et de nombreux autres centres de service vous proposent une stabilité financière, une palette de prestations convaincante et une qualité de service sans compromis.

Nous avons négocié avec le VSLF un contrat proposant des rabais intéressants dont vous pouvez disposer immédiatement en tant que membres de ce syndicat. Allianz Suisse vous propose des solutions pratiques à des conditions spéciales dans le cadre de vos exigences de sécurité privées – une plus-value évidente à votre appartenance syndicale représentée par des offres attractives et économiques. Et vous ne vous retrouverez pas seuls: il est évident que les équipes des agences générales de Allianz Suisse vous fourniront de manière compétente tout le soutien et toutes les informations dont vous aurez besoin.

Avantages/Conditions spéciales pour clients privés

Branche	Rabais	Couverture
Assurances pour véhicule à moteur	15%	- Responsabilité civile
	15%	- Casco partielle ou complète
	15%	- Assurances occupants
	15%	- Protection de bonus lors de faute grave
	inclus	- Assistance aide en cas de panne
Assurance combi et ménage	10%	- Feu/éléments naturels/eau/vol/bris de verre
	10%	- RC Privée
	10%	- Valeurs
	10%	- Bâtiments
	inclus	- Assistance en cas de sinistre et service de blocage
	10%	- Rabais supplémentaire lors de la combinaison des contrats ménage avec RC privée, assurances des valeurs et bâtiments
Assurance accidents privée	10%	- Somme en cas de décès
	10%	- Somme en cas d'invalidité
	10%	- Indemnité journalière
	10%	- Frais de guérison

Notre conseil final? Nous sommes persuadés qu'il est judicieux de vous placer aux commandes de votre protection en matière d'assurances. Faites évaluer vos assurances actuelles qu'elles présentent une sous- respectivement une sur-assurance. Le moment choisi est judicieux, prenez contact avec nous

(les agences présentes dans votre région sont disponibles sous www.allianz-suisse.ch) et bénéficiez des conditions spéciales octroyées à votre syndicat, le VSLF. Nous nous réjouissons de vous rencontrer.

A bientôt,
votre Team Allianz Suisse

Un document en langue allemande pour vous permettre de dédire votre assurance actuelle se trouve sur la page Internet du VSLF sous > Services / Assurances.

VSLF

Quel avenir pour CFF Cargo International?

Michael Ackermann; mécanicien Cargo



Je ne suis qu'un simple mécanicien de locomotives qui se met lentement mais sûrement à douter du bon sens qui conduit l'entreprise CFF et qui déplore l'abandon du devoir de surveillance qui lui avait été confié. Cela fait maintenant plus de dix ans que le libre accès au réseau a été introduit afin de stimuler la concurrence dans le trafic des marchandises. L'idée de départ était de transférer le trafic routier des marchandises qui traverse quotidiennement les Alpes sur des rails accessibles à n'importe quelle compagnie ferroviaire. Aujourd'hui, je peux indubitablement dire que c'est un échec. Le trafic des camions n'a jamais été aussi important sur le Gothard. Cela est dû, d'une part, au fait que les parlements des pays situés le long du tracé Nord-Sud ne font pas du tout leur travail et que, d'une autre part, les transporteurs routiers sabotent délibérément cette voie écologique. Cela interpelle clairement nos politiciens et le comité de l'Initiative des Alpes. Qu'est-ce que cela a à faire avec moi, mécanicien de locomotives? D'un premier abord, certainement pas grand-chose, mais beaucoup si on examine la situation plus en détail! Je me contenterai de rappeler le choix de la divisionnalisation qui m'a été imposée, choix qui a été fait sans égard au démantèlement des structures qui avaient été mises en place jusque-là. Il est vrai qu'à l'époque, tout n'était pas forcément bon. Mais si je regarde les problèmes que l'on rencontre actuellement

dans les divisions, je me mets à douter du bien-fondé de la chose, surtout avec tout l'argent qui a été simplement gaspillé un peu partout. Je crois que sans cette dilapidation d'argent, on n'aurait pas de problème avec la caisse de pension. Venons-en maintenant à CFF Cargo, l'éternel enfant à problèmes des CFF. Combien de réorganisations avons-nous déjà vécues avec à chaque fois la promesse d'un ciel plus bleu. Rétroactivement je dois dire: «pour des prunes!» Les changements continus de l'entreprise ont fait plus de tort que de bien à notre exploitation. Nous n'avons rien retenu des restructurations qui ont secoué la DB dans les années 90. Nous n'avons pas remarqué que ces restructurations qui devaient conduire à plus de marchandises sur les rails sont simplement arrivées à produire le contraire. Maintenant nous sommes confrontés à l'arrivée d'un nouvel enfant: CFF Cargo International. Le nouveau médicament miracle de notre entreprise. En sa qualité de société fille indépendante, elle doit faire sa place à la table des grandes entreprises actives dans le trafic Nord-Sud, tirer son épingle du jeu et devenir une entreprise rentable. On ne voit et on n'entend rien venir du chef de CFF Cargo International qui pilote son entreprise d'un endroit quelconque en Allemagne. La seule chose qui résonne encore dans mes oreilles, provenant de sa part, est simplement l'affirmation suivante: «cela m'est

égal que les trains soient conduits par du personnel de l'entreprise ou par du personnel étranger!». Cela nous dit tout de son attitude: simplement un manager typique sans aucun sens des responsabilités. Une fois de plus on doit tout réinventer, mais cette fois, vraiment tout! Un simple exemple pour le démontrer: les locomotives et le personnel. Il n'est soi-disant pas possible de produire un pool avec des locomotives et des mécaniciens car en tant que tel il ne serait pas toléré par la Commission de la concurrence (Comco). Mais si on cherche à se familiariser avec cette problématique, on doit constater qu'il n'en est rien. La Comco demande une séparation des comptes entre CFF Cargo Suisse et International.

Est-ce que les deux entreprises ne sont pas capables de tenir des comptabilités correctes? Visiblement non.

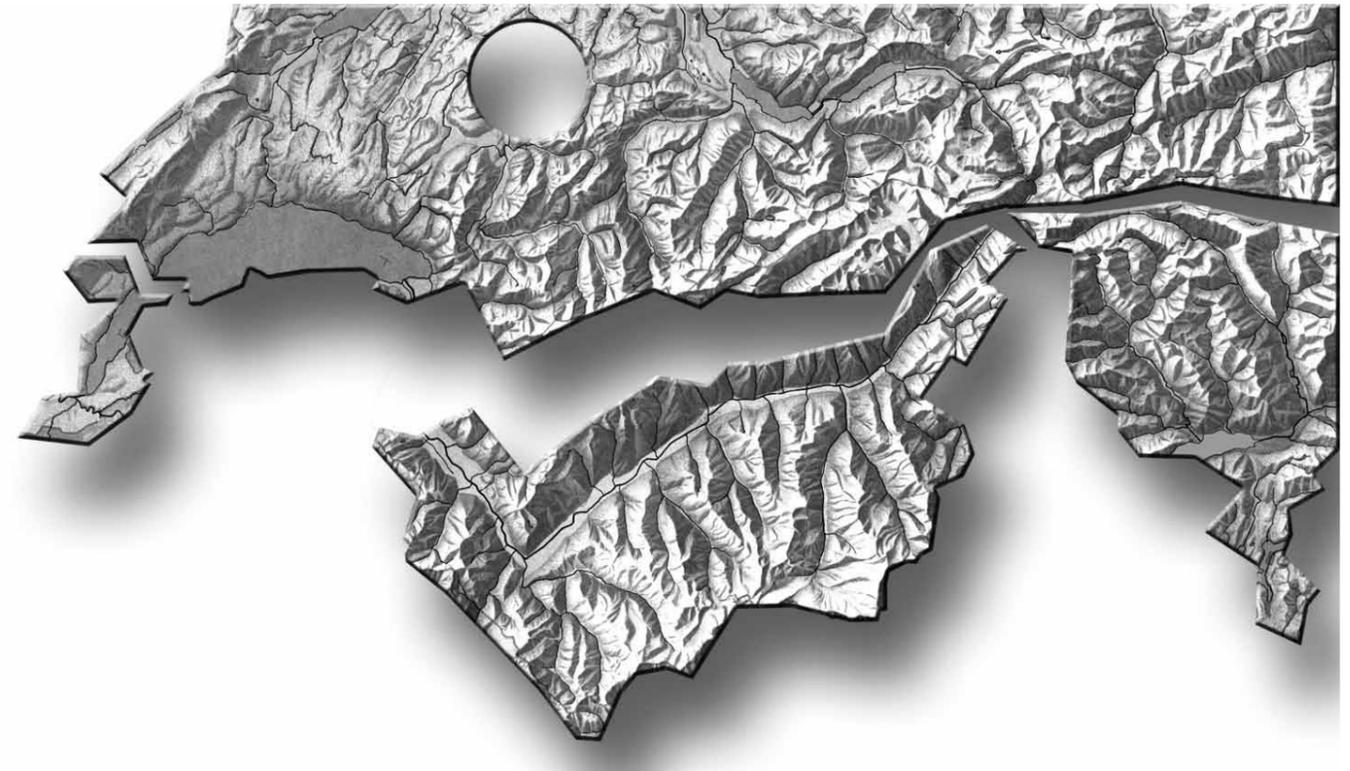
Un exemple tiré de la pratique. Il manque une locomotive à CFF Cargo International, que fait-on? Elle est tout simplement empruntée à CFF Cargo National avec comme seule conséquence qu'un ou plusieurs trains de CFF Cargo ne circulent pas, puisqu'il leur manque une locomotive. Le personnel des locomotives constitue l'autre volet de l'histoire. Il est effectif que des prestations sont confiées à du personnel externe, quand bien même il existe un léger sureffectif dans le personnel des locomotives Cargo. Nous payons alors un agent externe et versons le salaire du mécanicien Cargo qui reste à la maison? Mes connaissances en mathématiques sont résolument limitées.

Encore un mot au sujet de l'OFT. Durant les dernières années, les entreprises de prestations de mécaniciens de locomotives ont poussé comme des champignons et leurs méthodes de formation sont parfois plus que discutables. La locomotive qui est parti à la dérive à Bâle RB illustre très bien la qualité de cette formation. Le mécanicien n'a visiblement pas été instruit à serrer le frein à main sur ce type de locomotive. Je ne me fais aucune illusion sur la personne qui sera rendue responsable de cet événement lors de l'instruction. Je ne me sentirais pas en sécurité à la place du mécanicien.

Je continue à espérer qu'enfin quelqu'un prenne ce problème à bras le corps et qu'il ne se cache pas derrière n'importe quelle argumentation illusoire. Mon intention est de pouvoir effectuer cette belle profession qui est la mienne jusqu'à la date de ma retraite. ■

CFF Cargo / CFF Cargo International à Brigue

CFF Cargo International a débuté ses activités opérationnelles le janvier 2011 en Suisse. Pour le dépôt CFF Cargo de Brigue, cela a pour conséquence que depuis le mois de février 2011, des prestations nationales et internationales ont vu le jour. Urs Amacker, section Brigue



Durant la journée, la direction opérationnelle (par exemple le trafic transfrontalier avec l'Italie) se trouvait au bureau du mouvement et dans le bureau du répartiteur de Brigue. Durant la nuit, les mêmes tâches étaient réalisées par la centrale de gestion de Goldau. Les répartitions mensuelles et journalières ainsi que la gestion du personnel ont toujours été effectuées dans le bureau de répartition de Brigue.

Dès le 4 juillet, la nouvelle centrale de gestion de CFF Cargo International située à Olten a repris l'intégralité de la direction opérationnelle du dépôt de Brigue. Dès ce moment, la qualité du département opérationnel n'a plus été au niveau qu'on avait eu l'habitude d'obtenir. Le mauvais déroulement des services, les modifications de tours, les prestations attribuées à double ont nettement contribué à la dégradation des conditions de travail. Les mécaniciens de Brigue ont connu le même genre de désagréments chez notre voisin italien à Domodossola II.

Lors de la visite d'information du CEO de CFF Cargo International, Michail Stalhut, celui-ci a été confronté à la mauvaise humeur du personnel. Il a pris connaissance des nombreuses demandes d'amélioration faites par les mécaniciens. Il a promis des améliorations et a demandé au personnel

de faire preuve de patience. Il n'a cependant pas compris l'exigence faite d'obtenir une rotation séparée dès le changement d'horaire de décembre 2011 pour le trafic de transit.

Lors d'une nouvelle séance d'information de CFF Cargo et CFF Cargo International qui s'est déroulée le 22 novembre à Brigue, il a été expliqué clairement aux mécaniciens présents que la séparation entre National et International allait être effectuée définitivement en décembre 2011. Bien que le personnel ait démontré de manière convaincante que pour une taille de dépôt comme le nôtre (40 mécaniciens) et avec les tours à effectuer, la séparation devenait insensée du point de vue commercial, les responsables ne sont pas entrés en matière. Pour le personnel, cela a occasionné beaucoup de frustration.

Comme le personnel l'avait prévu, il n'a pas été possible de prévoir une rotation CFF Cargo et une rotation CFF Cargo International séparées pour le changement d'horaire 2011/2012. L'introduction de cette rotation séparée a été différée en février voire même au plus tard au changement d'horaire d'avril 2012. Début mars, on a pris connaissance du fait que CFF Cargo avait conclu un contrat de prêt de

personnel avec SERSA pour les travaux de transformation du tunnel du Simplon. Après des discussions intensives et des entretiens avec les responsables de CFF Cargo et les employés sur place, il a été décidé, début avril, que le dépôt CFF Cargo de Brigue allait devenir Prime-User Suisse. Il allait donc falloir planifier toutes les prestations de National, d'International et de SERSA dans un grand groupe. Une succession judicieuse des tours devenait enfin possible. La période cadre de ce modèle s'étend sur deux à trois ans, période équivalente à la durée de rénovation du tunnel. Le personnel des locomotives a considéré que le modèle serait acceptable.

La morale de cette histoire: nous aimons tous les CFF, nous aimerions tous que l'entreprise reste saine. Nous vivons dans un pays où toute solution est recherchée au niveau du pays entier sans envisager des solutions régionales qui doivent cependant parfois être développées. Une région frontalière et un dépôt frontalier ont parfois besoin de solutions spéciales afin de continuer à être efficaces et compétitifs. Dans ce genre de compromis nous autres Suisse sommes pourtant bien connus. Alors pourquoi ne faisons-nous pas ce que nous savons faire? ■

Bonjour Philipp

J'ai lu ton article sur le LEA 2 Cargo paru dans le dernier Loco Folio 2/2011 avec beaucoup d'attention. Pour quelqu'un du VSLF, je trouve qu'il a été rédigé avec beaucoup de bienveillance. Cependant, j'aimerais saisir l'occasion pour prendre position sur un certain nombre de tes affirmations.

Point 1: Tu reproche au système de mettre LEA toujours en avant plan et qu'aucune activité ne peut être effectuée simultanément. C'est juste. En raison de diverses réactions de mécaniciens qui nous sont parvenues et qui qualifient ce même point de négatif, nous allons évaluer ce point et, le cas échéant, nous allons désactiver la fonction «LEA always on TOP» dans le cadre de la livraison de la version 5.1 (19). Cette livraison devrait intervenir à partir de fin mars 2012.

Point 2: Les documents publiés dans ODI ne peuvent pas être adaptés au gré de l'utilisateur. C'est aussi juste. Cela provient du système qui doit pouvoir garantir que les données originales sont fournies par le système ODI-Admin; c'est effectivement ces données qui sont affichées. Cela conduit au fait que lors de chaque mise à jour, ODI «corrige» aussi les données. Cette manière de faire a sans aucun doute aussi ses désavantages. A l'avenir, nous serons forcés de fournir à nouveau tous les documents dans LEA. Pour l'instant, nous avons beaucoup de problèmes avec la livraison de documents dans LEA car la fourniture de gros documents nécessite une grande bande passante que les CFF ne sont pas en mesure de nous fournir (Web Entry Server [WES] insuffisant). Cela conduit inévitablement au même problème lorsque plusieurs utilisateurs chargent les mêmes gros fichiers simultanément. Cela aurait pour conséquence de ralentir fortement le LEA-Update, ce qui ne va pas du tout dans notre intérêt. Nous ne connaissons pas le même problème dans le cadre d'ODI. Sitôt que nous aurons supprimé le problème avec le serveur LEA-Replikations via WES/Meta-Dir, nous serons à nouveau en mesure de publier les documents via LEA. Dans LEA il n'y a pas de «justification» automatique des documents, du moins jusqu'à une nouvelle livraison.

Point 3: L'alimentation en courant de l'appareil n'a délibérément pas été prévue par l'installation d'un convertisseur DC/DC dans la cabine de conduite, comme c'était le cas pour LEA I. Un convertisseur DC/DC coûte très cher Mais cela n'au-

rait été que le moindre des problèmes. Le problème le plus important réside dans le caractère non universel de la prise de raccordement au chargeur. Chaque fabricant utilise une prise différente. Il arrive aussi parfois qu'un fabricant change de système de raccordement au sein d'une même gamme de produits. Si on prend par exemple Lenovo, qui n'est pas spécialement connu pour cette manière de procéder, ce producteur a décidé de changer ses connecteurs sur la gamme ThinkPad entre le modèle T42 et le T60. Si nous devons tenir compte de ce paramètre, nous partons du principe que nous devrions modifier environ 640 cabines de conduite environ tous les quatre ans, afin de pouvoir nous adapter aux exigences d'un seul constructeur. La modification d'un poste de conduite engendre dans ce cas un montant non négligeable. L'installation d'alimentations dans les cabines de conduite n'est pas non plus sans danger, car les chargeurs devront être changés à tout moment, sans parler de ceux qui seront appelés à disparaître sans crier gare. Si nous voulons éviter ce désagrément, nous sommes obligés de monter les chargeurs de manière à ce qu'on ne puisse pas les enlever facilement. Nous en arrivons à nouveau au problème des convertisseurs DC/DC qui impliqueraient le changement d'appareil, à chaque fois que la cabine est modifiée. En outre, nous avons obtenu un chargeur spécialement léger (sans surcoût). Le chargeur original est nettement plus lourd.

Point 4: Tu reproches à l'appareil d'avoir un revêtement gommé. Je dois t'avouer que cela ne m'a pas non plus enchanté. L'appareil est aussi disponible avec un design «laque de piano noire». Un appareil brillant a aussi ses désavantages. Il glisse plus facilement des mains de manière involontaire, ce qui a pour conséquence des frais de réparation et de remplacement plus fréquents. La fourniture de cet appareil n'a résolument rien à faire avec du fétichisme de caoutchouc. Nous sommes en outre en train d'étudier si une housse en tissu peut être fournie à un coût abordable.

Point 5: Tu écris que le support est pratiquement inexistant. Je dois résolument contester cette affirmation. Le processus du support est comparable à celui du LEA 1. Cela signifie que lorsque ton appareil est défectueux, tu te rends chez ton responsable de dépôt et il te remet un appareil de remplacement. Le responsable de dépôt envoie l'appareil défectueux à l'atelier de réparation, comme il le faisait pour le LEA

1. Lorsque la réparation est effectuée, tu es informé par ton responsable et tu peux alors reprendre ton service avec ton appareil personnel. La seule différence par rapport au LEA 1 c'est qu'en plus du support habituel assuré par ton responsable LEA, appelé aussi Superuser, le Fachbus LEA peut effectuer des prestations de dépannage ou de mise à niveau directement sur ton appareil. Il ne s'agit pas, comme tu l'écris, d'un support effectué uniquement online. Les prestations de support ont été améliorées par rapport au LEA 1 grâce à l'accès Remote.

Point 6: Le processus de démarrage de l'appareil est identique à ceux des appareils Windows. Contrairement au PSION, le Dell n'est pas un PDA mais un NetBook avec un système d'exploitation Windows. Je n'ai jamais vu un appareil fonctionnant sous Windows démarrer aussi vite qu'un PDA. Un démarrage plus rapide de l'appareil pourrait tout au plus être obtenu par l'utilisation d'un disque dur hybride (SSD). Ceux-ci ont cependant un inconvénient, ils coûtent très cher.

Tu écris qu'on pourrait accélérer le processus de lancement en faisant correspondre le démarrage avec l'ouverture de l'écran. Je ne connaissais pas cette façon de procéder. Si tu pouvais me faire parvenir les paramètres et les réglages correspondants, je serais disposé à essayer une modification des paramètres en vue de réaliser ce souhait. Finalement, j'aimerais vous fournir un petit truc pour accélérer le démarrage en cours de tour. La combinaison des touches FN et F1 permet de mettre rapidement l'appareil en veille, ce qui a pour conséquence que l'appareil consomme très peu de courant. Lorsque l'on désire «réveiller» l'appareil, il suffit de presser sur la touche de démarrage et l'appareil est disponible en deux à trois secondes.

Point 7: Le fait qu'un représentant du VSLF demande que les mises à jour d'ODI et de LEA se fassent automatiquement mes surprend énormément. Jusqu'à présent, on nous a toujours fait comprendre, du côté de la commission du personnel et des syndicats, que c'était le mécanicien qui décidait lui-même quand il ferait une mise à jour car il y est astreint une fois toutes les 72 heures. Qu'on essaie de s'imaginer une mise à jour complète des deux systèmes lors de chaque prise de service et après chaque pause. Le VSLF serait vraisemblablement le premier syndicat à venir sonner chez nous pour nous demander «s'il nous manque de la vaisselle dans le



buffet!». A titre d'exemple, en janvier j'ai dû livrer 3 versions du RADN (valable dès le 15 janvier, 24 janvier et 1 février 2012). Nous parlons ici de chaque fois près de 14 MB de données, en plus des mises à jour normales. Si un collaborateur arrive «un peu à la raclette» au travail, qu'il enclenche son appareil et que comble de malchance il tombe encore sur une connectivité 3G de mauvaise qualité (EDGE ou UMTS) lorsque l'appareil se met à synchroniser ces gros documents dans ODI, le collaborateur se retrouve ainsi coincé et il ne peut pas travailler.

Point 8: L'affirmation qui dit que nous n'avons rien appris de l'expérience LEA II est aussi tirée par les cheveux. C'est justement le contraire. Nous avons spécialement fait attention au fait d'avoir choisi un appareil:

1. qui soit le plus près possible des dimensions et du poids du PSION-NetBook
2. dont les coûts d'exploitation soit les plus bas possible
3. qui a obtenu la meilleure note possible durant la phase de test (voir l'évaluation ci-dessous)
4. qui puisse reprendre les fonctions du LEA I à l'échelle 1:1
5. dont le support puisse continuer à être effectué dans le cadre d'un système de milice (pour des raisons de coûts, il n'est pas possible de passer à une structure analogue à celle du SEAL de P). Afin d'y

parvenir nous avons décidé d'adopter le mode Kiosque

Illustration 1: évaluation des retours fournis par les Testuser en 2010 [cid:image003.jpg@01CCDC3B.ECCDC030]

Le fait que l'appareil ne fournisse qu'un accès restreint à Internet et qu'il manque les applications de type Office n'en font pas un appareil non convivial; ceci ne reflète que la façon de penser et pas forcément celle de tous tes collègues.

J'aimerais bien savoir comment tu peux affirmer, comme cela figure à la fin de ton exposé, qu'au moment de l'évaluation du Dell, il existait des appareils moins chers et plus évolués au niveau technique sur le marché. L'appareil que nous vous avons fourni fait partie de la famille des Subnotebook, ce qui signifie qu'il est meilleur qu'un Netbook ordinaire (Dell offrirait des ordinateurs encore meilleur marché, comme celui qu'a choisi le SOB).

Nous nous sommes délibérément orientés vers le Latitude qui propose la construction la meilleure et une plus grande stabilité. Il coûte 375 francs, avec quatre ans de garantie complète incluse. Au niveau du prix, le Dell Latitude était le deuxième appareil le meilleur marché et ne coûtait que 50 francs de plus que l'appareil le moins cher d'ACER (pour ce prix, celui-ci ne proposait qu'une garantie d'un an). Le fait que le Dell n'est pas le plus mauvais des appareils se retrouve aussi dans la statistique

des réparations. Lors de la mise en service effectuée par ZETES sur près de 1000 appareils, seul quatre n'ont pas pu être mis en fonction. Ces ordinateurs sont en service maintenant depuis août 2011 et durant ce laps de temps, nous avons recensé moins de dix appareils présentant un défaut technique (tu peux calculer toi-même ce que cela représente comme pourcentage de réparations). Les netbook PSION, qui coûtaient déjà plus cher à l'achat, nous occasionnaient pour 100 000 francs à 120 000 francs de frais de réparation par année. Les ordinateurs Fujitsu T1010 utilisés par Voyageurs occasionnent aussi des coûts d'entretien nettement plus élevés chaque année.

Certains points présentés dans ta critique sont compréhensibles et certains autres sont partiellement justifiés. Mais d'autres cependant sont totalement imaginaires, mal étayés et parfois totalement faux.

Je te serais reconnaissant si tu pouvais publier ma réponse à ton article dans le prochain Loco Folio en guise de vision alternative. Ton rapport ne peut simplement pas rester sans réponse.

Si tu le désires, nous pouvons aussi nous rencontrer directement afin d'en discuter. Je te laisse le choix de l'heure et de l'endroit. Pour cela je te fais entière confiance.

Amicales salutations

Manfred Peter
Fachbus LEA Cargo

2013 constitue la dernière année de vie pour les ordinateurs Fujitsu qui servent d'appareil pour LEA 2. La phase d'évaluation pour les appareils de la génération LEA 3 est en cours actuellement. Est-ce qu'on va enfin découvrir la perle rare capable de couvrir les besoins du personnel des locomotives? Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

ICFF

11:55 AM

LEA3

Rappelons-nous, en 2002, CFF Voyageurs et CFF Cargo ont introduit LEA 1, un appareil maniable et pratique produit par Psion et une application: LEA. Cet outil a aussi par la suite été utilisé par Turbo, le Südostbahn, Regionalverkehr Mittelland et le Zentralbahn et a procuré à l'ensemble des mécaniciens qui s'en sont servi une grande satisfaction. Après environ cinq ans, les premiers signes de fin de vie sont apparus pour les appareils Psion. De plus, le souhait de pouvoir installer des applications supplémentaire a précipité sa chute puisque les capacités limitées du Psion ne permettaient pas l'installation d'autres applications. Le projet LEA 2 a donc été lancé. Le responsable P-OP-ZF de l'époque avait émis la requête invraisemblable d'équiper les nouveaux appareils d'un lecteur de CD, ce qui a eu pour conséquence que le nouvel appareil devait être de toute évidence plus lourd et plus grand. Cette exigence était justifiée par le fait qu'on pensait en haut lieu qu'il serait alors simple de distribuer des CD pour l'étude personnelle et que le personnel pourrait effectuer «sans problèmes» sa formation continue durant ses temps libres. Entretemps, le lecteur CD a été démonté sur de nombreux appareils et remplacé par un accumulateur supplémentaire, afin de compenser la consommation énorme de l'appareil en cas d'absence d'alimentation et de procurer une autonomie suffisante. Le cahier des charges prévoyait que le nouvel appareil ne devait pas dépasser deux kilos. Il est de notoriété publique que, contrairement à cette exigence, le modèle Fujitsu Siemens T1010 a été choisi avec un poids de 2,5 kilos. Les raisons de ce choix vous ont déjà été présentées dans le LocoFolio 1/2011. On a assez vite remarqué que LEA 2 allait induire des coûts d'exploitation relativement élevés puisqu'ils avoisinent les 9 millions par année. Il n'est donc pas étonnant qu'un certain nombre de protagonistes intéressés se soient distancés du projet, de sorte qu'il n'est resté plus que CFF P pour les utiliser. LEA 2 a été introduit en 2008 et une étude commanditée par la rédaction du LocoFolio a démontré que les appareils Fujitsu-Siemens n'avaient pas bonne presse auprès du personnel des locomotives. Les reproches qui lui étaient le plus souvent adressés étaient son poids, sa taille et son manque de maniabilité. Le chef de projet LEA 2 a été confronté à ces résultats décevants et il nous a répondu, typiquement à la >>

>> manière des CFF, que selon les retours qu'il avait du personnel des locomotives, celui-ci était très satisfait de LEA 2 et qu'une enquête de CFF-IT devait être encore conduite afin de le confirmer. Dans tous les cas, nous attendons encore aujourd'hui la publication du résultat de cette enquête, laquelle nous donnerait toute la mesure de la satisfaction du personnel envers LEA 2. On nous a ensuite promis des améliorations avec l'introduction de Windows 7. Nous savions depuis le début qu'un LEA 2 qui travaillait déjà gentiment avec son ancien système d'exploitation allait devenir une affaire purement ennuyeuse après l'installation de Windows 7.

2013 constitue donc l'espérance de vie de LEA 2 et le processus d'évaluation de LEA 3 tourne à plein rendement. Dans l'Info Operating d'avril 2012, CFF Voyageurs nous informent déjà sur le nouveau LEA 3: «Les évaluations nous ont démontré que pour LEA 3 les appareils de type Tablette vont procurer la meilleure acceptation au niveau des utilisateurs. Cela particulièrement, parce que les appareils sont rapides, conçus pour les applications mobiles et que les fonctions nécessaires à l'application des tâches des mécaniciens de locomotives sont disponibles. En outre, ces appareils sont sensiblement plus maniables et légers que l'actuel LEA 2. L'écran doit avoir un contraste élevé, ce qui permettra de garantir une bonne lisibilité.»

Trois ans après son introduction on confirme enfin officiellement au personnel des locomotives que son outil de travail LEA 2 est peu maniable et lourd et que son écran offre une mauvaise lisibilité puisque le contraste est trop faible. La contradiction par rapport aux affirmations du chef de projet ne peut pas être plus écrasante.

Nous espérons maintenant que le personnel des locomotives disposera enfin d'un appareil adapté à ses exigences et à sa fonction. Il est cependant étonnant de constater que CFF P poursuit son idée de développer un produit qui lui est propre. Avec LEA Cargo on a découvert une alternative adaptée et peu onéreuse, laquelle a suscité un vif intérêt auprès d'autres compagnies ferroviaires et qui propose une direction de projet proche de l'utilisateur. On doit craindre qu'à l'image de ce qui s'est passé avec LEA 2, on ait décidé de servir d'abord les intérêts de CFF-IT avec LEA 3 et que les besoins des utilisateurs ne soient tout bêtement laissés de côté. En outre il y a fort à craindre que le développement de LEA 3 et la renonciation à utiliser le concept de LEA Cargo ne conduisent à nouveau à des coûts de développement et d'exploitation farmineux, lesquels devront à nouveau être compensés par les mécaniciens de locomotive sous forme de services plus denses et plus désagréables. ■

La flotte des locomotives

Durant l'hiver dernier, nous avons assisté à un nombre de dérangements des locomotives Cargo nettement au-dessus de la moyenne des années précédentes. Ceci est le fait d'entretiens insuffisants et de directives contraires aux prescriptions en vigueur. Philipp Maurer, comité central VSLF



Le VSLF a adressé une lettre au responsable de la production et à celui d'Asset Management de CFF Cargo. Cette lettre, que nous publions ci-dessous, avait pour but de les informer de la situation qui nous préoccupe.

Bonjour Ruedi

Bonjour Monsieur Mues

Le VSLF est très préoccupé par l'état actuel de la flotte des locomotives de CFF Cargo ainsi que des procédures utilisées pour la gestion des locomotives.

Nous avons vécu cette année un hiver comme il y en avait par le passé: avec des températures très froides. L'unique différence par rapport à avant: les locomotives tombent en panne «à la pelle» en raison de dégâts dus au froid. Ceci est à attribuer à divers paramètres:

1. En raison du changement continu de locomotives ordonné par la régulation des locs, une planification de l'entretien du véhicule moteur dans les délais ne peut plus être garantie. Ceci empêche la vidange des réservoirs principaux qui sont pleins d'eau.
2. Comme la vidange des réservoirs ne se fait plus régulièrement, l'eau se répartit dans l'ensemble du circuit pneumatique et gèle partout où elle se trouve, ce qui a vite tendance à immobiliser les locomotives.
3. L'introduction de la directive F G-32658 a en outre affaibli la capacité de chauffage des locomotives qui est déjà fort restreinte (sur les Re 6/6, ce cas est encore plus flagrant depuis qu'on a réduit le chauffage de cabine pour pouvoir monter la climatisation).
4. Le fait que la régulation des locomotives ordonne des déplacements massifs de véhicules moteurs remorqués nous laisse à penser que le refroidissement des armatures est pris en compte délibérément. On a même assisté à des remorquages de locomotives lors de chutes de neige, ce qui est totalement interdit. Comme les mécaniciens sont au courant de cette interdiction et qu'ils refusent de remorquer les véhicules lors de

chutes de neige, ils sont trompés délibérément par la régulation qui leur affirme que ces véhicules vont à Bellinzona pour entretien ou réparation. (Il va de soi que la justification est écrite noir sur blanc!)

5. On a aussi assisté à des remorquages de véhicules diesel, quand bien même on sait pertinemment que c'est totalement interdit. Lors de températures au-dessous de zéro degré, l'eau du circuit de refroidissement gèle, ce qui peut avoir de graves conséquences sur les échangeurs de température et sur le bloc moteur. (Exception: lorsque le moteur diesel tourne ou que le liquide de refroidissement est purgé.)

6. Parfois on peut attribuer ces dérangements au fait que le personnel respecte simplement les prescriptions en vigueur: les interrupteurs de chauffage sont placés sur 1/2. Si on est en présence d'une locomotive équipée d'un thermostat et qu'on place l'interrupteur de chauffage sur 1/2, alors que le thermostat est réglé sur 20 degrés (ce qui équivaut à peu près à 50% de la puissance) il ne nous reste environ qu'un quart de puissance de chauffage à disposition. 20 degrés dans la cabine ne suffisent pas, lorsqu'on ouvre les portes du compartiment machine, à réchauffer l'air suffisamment, de sorte que les conduites pneumatiques contenant un fort taux d'humidité ne gèlent pas.

Le VSLF considère que la situation est préoccupante et qu'une intervention urgente est nécessaire. Il réclame une adaptation de la réglementation en vigueur, car on ne peut pas envisager qu'à l'avenir une solution en vue d'assécher les conduites pneumatiques plus efficace ne soit utilisée.

En outre, il y a lieu de prendre des mesures aussi sur les véhicules moteur. Il s'agit ici de petites modifications qui pourraient être prises en compte, par exemple lors de la prochaine modernisation des Re6/6 Re4/4 et qui permettraient que cette situation ne se reproduise plus à l'avenir. ■

1 décembre 2011: Quoi? Dix ans déjà? Je ne voulais rester que deux ou trois ans. Et il en va probablement de même pour nombre de mes compatriotes engagés au BLS. L'expérience d'un mécanicien de locomotive allemand au BLS. *Heiko Bruno, section BLS*



En octobre 2001, le BLS recrutait des mécaniciens de locomotive en Allemagne. Les réunions à ce sujet ont eu lieu à Nuremberg, Halle/Saale et Berlin. Les responsabilités sur le marché ferroviaire suisse ont été définies et partagées entre le BLS et les CFF par la convention de base. A ce moment-là, il était évident pour les dirigeants du BLS qu'il faudrait trouver un grand nombre de mécaniciens de locomotive dans un futur proche. Le recrutement de personnel de la DB était une possibilité intéressante, car la DB d'alors faisait l'objet d'une suppression d'emplois massive dans tous les secteurs, et cela avant tout dans les nouveaux länder.

C'est ainsi qu'en novembre 2001, la première d'une série de quatre classes a attaqué la formation échelonnée. Dès décembre, je faisais partie de la deuxième classe.

Mais pourquoi suis-je entré au BLS, pourquoi avoir quitté ma patrie, laissé tous mes amis et mon environnement familial 850 km derrière moi? Je ne l'ai pas fait de gaieté de cœur. J'avais eu la chance de vivre toute mon enfance, ma jeunesse, ma formation professionnelle, mon entrée à l'âge adulte, la fondation de ma propre famille et toutes ces choses qui font d'une vie ce qu'elle est, au même endroit. Comme on le sait déjà, il y avait eu, à l'époque, de nombreuses suppressions d'emplois à la DB. Les mécaniciens de locomotive ne se sont pourtant pas retrouvés au chômage. Les collègues

sont allés à la concurrence ou dans les entreprises de chemin de fer privées, tandis que certains avaient la possibilité d'aller dans les anciens länder. Une alternative aurait été le centre de services de la DB de l'époque, qui avait été mis en place afin de pratiquer ouvertement le dumping salarial. Les collègues qui ont accepté leur offre ont, par la suite, travaillé pour 85% de leur salaire précédent, tout en effectuant exactement le même travail à un autre endroit. J'ai eu de la chance car à mon départ de la DB, je n'avais pas «encore» été directement touché par tout ça. Mais il est clair que l'ambiance, ou ce qu'on appelle la satisfaction du personnel, laissait passablement à désirer avec cette pression constante, alors que l'on se demandait à chaque instant à quel moment et qui serait le prochain à devoir partir. Les nombreux services extérieurs avec nuitées à l'hôtel qui ne facilitaient pas la vie professionnelle quotidienne et, finalement, la manie de la restructuration qui sévissait parmi les dirigeants partout dans le monde, m'ont amené à prendre conscience qu'il fallait que quelque chose si je ne voulais pas vivre dans l'insatisfaction continue. C'est pourquoi j'en suis arrivé à me poser la question, pourquoi ne pas aller au BLS, en Suisse. Peut-être que le monde des mécaniciens de locomotive est encore sain, là-bas.

En décembre 2001, c'était chose faite et j'ai commencé ma formation avec onze autres collègues, à Spiez. Le BLS se donnait

beaucoup de peine, à l'époque, pour nous faciliter le départ dans cette «nouvelle» vie. J'en profite d'ailleurs pour adresser un merci tout particulier à Susanne Arnoe, qui a toujours été une interlocutrice disponible. En plus de la formation, il y avait de nombreux détails administratifs qu'il nous fallait régler. Les cours sous cette forme étaient une véritable gageure pour les mécaniciens en formation, car nous n'avions pas d'expérience sur laquelle nous baser. Comment s'y prendre au mieux pour initier aux prescriptions suisses, des collègues disposant pour la plupart d'une solide expérience professionnelle de plusieurs années.

La formation a été organisée sous forme de modules différents. Tout d'abord, la théorie jusqu'à l'examen PCT. Ensuite, nous avons été préparés à notre première activité, les auto-trains du Lötschberg, entre Kanderteg et Goppenstein. Là, nous avons passé environ trois mois avec l'impression d'être dans un cocon, sur un petit îlot nous permettant de nous adapter tout en douceur. J'en profite pour remercier chaleureusement les collègues des deux rampes de chargement pour autos pour leur attitude bienveillante à notre égard. Contrairement à quelques collègues mécaniciens, ils nous ont traités sur un pied d'égalité, ceci dès le premier jour. Les étapes suivantes de notre formation ont été la conduite des trains de déblais de Goppenstein à Raron pour la NLFA, les trains de passagers dans l'oberland, puis l'entrée en action chez Cargo et au trafic Voyageurs sur tout le réseau du BLS.

Auparavant, jamais je n'aurais pu imaginer à quel point les directives de la DB et celles des entreprises ferroviaires suisses pouvaient être différentes. Même certains termes me plongeaient dans la confusion, comme par exemple le seuil de vitesse (traverses de vitesse, en allemand). Non, mais est-ce que les vitesses sont inscrites sur les traverses, ici? Que se passe-t-il quand il neige? De même, il serait par exemple impensable, en Allemagne, de passer outre un signal principal fermé au cours d'un mouvement de manœuvre, et il n'était pas facile de s'y faire, au début. Il est également inhabituel de ne faire usage de l'appareil d'arrêt automatique qu'après le signal. Avec le ZUB allemand, il n'est pas possible d'attendre autant avant de quitanter.

Après les nombreux examens des divers modules de formation, on y était: enfin, mécanicien de loc de ligne au BLS.

Petit à petit, j'ai aussi appris à quel point les réticences à notre rencontre étaient importantes. Voilà des mécaniciens de locomotive qui viennent d'Allemagne, et dont la DB n'a que faire, disait-on. On était d'avis que si quelqu'un avait été écarté d'une entreprise ferroviaire, c'est parce que c'était incapable. Il y a même eu des affichages avec des contenus dans ce sens. Bon, pour ce qui est de l'inquiétude des collègues face à un éventuel dumping salarial, j'avais et j'ai d'ailleurs toujours une totale compréhension. Et je suis à l'heure actuelle reconnaissant aux syndicats du personnel qui sont intervenus en faveur d'un engagement sur pied d'égalité de nous autres, les collègues allemands du BLS. Personnellement, j'ai le sentiment d'avoir fait ma place dans la famille ferroviaire suisse. J'ai mentionné le fait qu'au départ, je ne pensais pas rester. Onze mois plus tard, ma femme m'a suivi dans l'oberland bernois. La décision de vivre à «l'étranger» était prise.

Depuis, beaucoup de choses ont changé au BLS. D'une entreprise ferroviaire à caractère plutôt régional, le BLS est passé à un niveau international, s'est énormément agrandi et de ce fait, les influences extérieures se sont également accrues. Pour beaucoup de collègues, le début des changements correspond à l'arrivée des mécaniciens de locomotive allemands, sans qu'on ne nous en fasse toutefois le reproche. On me demande souvent comment je me sens en Suisse. Ma réponse est la suivante: si je ne me plaisais pas, je ne serais pas resté. J'ai déjà démontré que j'avais le courage de concevoir ce genre de changements. Bien sûr, la patrie reste la patrie. Aujourd'hui, la situation est complètement différente sur le paysage ferroviaire suisse et le vieux BLS n'existe malheureusement plus. C'est devenu plus impersonnel, plus dur – et c'est bien dommage.

J'ai le sentiment que quand il est question des gens ayant un passé d'immigration, on a régulièrement droit à des exagérations et la propagande «bizarre» de certains politiciens mal avisés. Ça aussi, c'est bien dommage. Dans mes contacts quotidiens avec mes nouveaux collègues, mes voisins, avec les voyageurs dans les gares et toutes les autres personnes que je croise, j'ai fait d'autres expériences que celles que l'on peut parfois lire dans certains articles garnis de préjugés.

J'aimerais remercier tous ceux qui ont aidé les collègues allemands à prendre un nouveau départ. Merci beaucoup. Dans mon pays, j'étais déjà engagé pour les intérêts de notre groupe professionnel et je désire faire mon possible ici aussi, pour préserver de bonnes conditions d'engagement et pour que nos intérêts soient traités comme il se doit. ■

Management du changement pour mécaniciens

Dans la salle du personnel du BSL à Berne est suspendu l'image d'un gardien de but qui pare un tir où figure la remarque pertinente suivante: «On ne marque pas un but à chaque passe». *Mike von Aesch, section BLS*

A la suite de l'introduction de la production, la BLS SA a organisé un workshop (en français: un atelier) intitulé «passe en chandelle», à l'intention des collaborateurs concernés. En lisant entre les lignes de l'invitation à ce cours d'une durée d'un jour, on comprend qu'il s'agit d'un «atelier de change management».

En tant que mécanicien de locomotive, nous sommes habitués à de fréquents changements dans des délais très brefs: plan de service, temps de travail, parcours, train, signaux, météo, etc., sont en changement constant lors de notre travail. Les signaux sont modifiés de minutes en minutes. Les mécaniciens de locomotive sont tout à fait à même d'y faire face, car ils ont reçu une formation dans ce sens.

Dans le cadre de notre travail de mécanicien, nous gérons le meilleur parcours au point de vue économique, pour autant que l'horaire le permette. Nous administrons l'état technique de notre train, en reconnaissant, supprimant et annonçant les dérangements, par nous-mêmes, la plupart du temps. De plus, nous administrons une partie du service «chemin de fer», en attendant les trains en retard, en récoltant les objets trouvés, en donnant des renseignements et, tard dans la nuit, en faisant sortir les voyageurs ivres à la gare terminus.

Pour moi, en tant que mécanicien de locomotive, l'atelier est l'endroit où je laisse le train en cas de défectuosité, ou si le train est arrivé à son délai de service. A l'intérieur d'un atelier se dégagent des odeurs d'acier, de graisse et de gaz d'échappement de moteurs. Ainsi, à l'instar de nombreux mécaniciens de locomotives, je me suis rendu à l'atelier de change management, sans y avoir vraiment trouvé de points communs avec mon travail. Toutes ces pages de présentation PowerPoint m'ont rappelé les heures de théorie à l'école de recrue (120 feuilles sur le rétroprojecteur en 70 minutes) avec des diagrammes en colonnes, plus beaux que l'Acropole d'Athènes, et des lignes en couleur, plus incompréhensibles qu'un horaire graphique. Les principes directeurs, les devises et chaque slogan faisaient penser à un pot-pourri de mots en provenance de Google ou de Wikipédia. Les séquences filmées montraient des cadres surmenés par de longues séances et qui sortaient des phrases bien tournées, mais qui n'allaient manifestement être d'aucune utilité à nos voyageurs par rapport à la sécurité, la ponctualité ou le confort. Toute la journée, il a

été question d'économies potentielles – de toute manière c'est encore et toujours le même refrain – ces économies qui doivent se faire, de préférence, sur le dos du personnel roulant. Pourtant, personne n'a parlé d'augmentations possibles des recettes.

En participant à un cours d'un jour j'ai appris qu'en fait, l'introduction de la production du chemin de fer n'allait rien changer pour les mécaniciens de locomotive du BLS SA ! A part, peut-être, que tous les employés/es de la production chemins de fer allaient produire «du chemin de fer». Si tous travaillent en production, alors les emplois administratifs vont se trouver nouvellement dans la catégorie des métiers artisanaux!

Ce que je n'ai pas appris, mais que j'ai recherché: l'atelier, ou workshop fait partie du «paquet global» du processus de changement, si ce service est fourni par un bureau externe de consultants. Jusqu'à ce jour, quels sont les avantages que les chemins de fer ont retirés de consultants externes? Faire du vieux avec du neuf.

Oui, il se peut que nous autres, les mécaniciens de locomotive, nous ayons parfois une façon de penser un peu simpliste. Mais notre compétence-clé a été, est et reste la conduite des trains en toute sécurité, dans le respect des prescriptions en vigueur. Malgré le développement, notre métier reste un métier manuel, un métier sans lequel l'exploitation des chemins de fer ne serait pas possible.

Lors de mon service, je suis amené à rencontrer de temps en temps un collègue chargé du nettoyage des wagons. Je l'ai rencontré dans le cadre du cours de réorganisation de la production des chemins de fer et depuis, chaque fois que nous nous revoyons, nous plaisantons en nous rappelant notre journée de cours: lui, car en raison de barrières linguistiques, il n'avait rien compris, et moi, parce que je n'en avais tiré aucun profit, bien qu'en ce qui me concerne je ne puisse pas l'imputer à des barrières linguistiques.

J'ai constaté dernièrement qu'en pleine nuit dans la cabine, loin de la civilisation, je cogitais en repensant à certains termes enseignés lors de ce cours (oui, apparemment il m'est quand-même resté quelque chose) et cela m'a effrayé, parce que je m'étais concentré en plein parcours sur certains éléments du cours, au lieu de faire attention aux signaux! Est-ce cela le profit d'un workshop de change management pour les mécaniciens de locomotive? ■

La dernière course de notre collègue Herbert Nezosi

Hubert Giger, président VSLF

Le 30 avril de cette année, Herbert Nezosi a effectué sa dernière course après 41 ans de service. Il est entré aux CFF le 1 mai 1971 et a été affecté au dépôt de Bellinzona. Notre collègue Herbert a dirigé durant 16 (!) ans la section VSLF Ticino, participé au comité central du VSLF durant douze ans et travaillé comme membre de la CoPe «surface personnel des locomotives» durant six ans. Il a en outre fonctionné durant huit ans comme trésorier auprès de l'ALE qui est l'autorité faitière des syndicats de mécaniciens de locomotives indépendants d'Europe, ce qui l'a amené à siéger au comité de cette institution.

Herbert s'est toujours investi en faveur des intérêts de ses collègues tessinois au sein du VSLF. Pour les précieux services qu'il a rendus durant de nombreuses années, il s'est vu remettre l'épingle d'or d'honneur du VSLF en 2010. Nous ne sommes pas près d'oublier sa persévérance, sa diplomatie et son humour.

Nous souhaitons tout le meilleur pour son avenir à Herbert et le remercions du fond du cœur pour son engagement en faveur du VSLF et du personnel des locomotives. ■



L'estime

Méc. de locomotive P*; section Hauenstein-Bözberg

C'est presque journalièrement que nous, les mécaniciens et mécaniciennes de locomotive, entendons et lisons, de la part de nos supérieurs de plus en plus nombreux, à quel point notre travail est important et indispensable et quelle estime cet engagement quotidien implique. Mais que faut-il comprendre exactement par «estime»? Le dictionnaire dit: es | ti | me [stim] nom féminin – réputation, considération, bonne opinion que l'on a du mérite, de la valeur de qqn.

On pourrait donc penser qu'un mécanicien de locomotive qui n'hésite pas à s'engager, à mettre ses jours de congé à disposition, à répondre favorablement aux «demandes spéciales» de la planification des ressources et à écrire une quantité de KVP supérieure à la moyenne qui, pour la plupart, sont mis en application, on pourrait donc penser qu'un tel mécanicien de locomotive serait très estimé. Malheureusement, ça n'est pas du tout le cas, comme le démontre l'exemple suivant:

Le journal CFF a mentionné dans divers numéros la possibilité de gérer son compte Email professionnel, ainsi que l'agenda et les contacts avec son iPad (privé). Les lecteurs ont même été franchement incités à le faire par notre CEO. En tant que mécanicien intéressé par la technique, j'ai voulu profiter de cette possibilité puisque de toute façon, je gérais déjà mes autres comptes Emails avec l'iPad et l'iPhone. Disons en passant que bien qu'il soit très joli à regarder, avec sa vitesse, le LEA2 fait plutôt penser à un Commodore64 qu'à un outil de travail utilisable. Donc, afin que je puisse rapidement traiter mes e-mails CFF (comprenant aussi ceux de mon CLP...) les CFF auraient dû activer un petit tool (Exchange Active Sync) qui représentait une dépense de 84 francs par an pour «mon» centre de coûts. La brève réponse reçue suite à ma demande écrite au CLP a été, je cite: «On ne va rien commander!»

Alors, je continue bien sûr à accomplir mon travail jour après jour, tout en gardant à l'esprit que pour l'entreprise des CFF, je semble ne pas valoir 84 francs par an.

MÉC.—

**Je témoigne anonymement afin d'éviter d'impliquer le CLP concerné.* ■

La complexité des systèmes

Hans Baer; ancien conseiller en fractionnement du personnel de locomotive



Cher Hubi

J'ai lu le Loco Folio 2/2011 avec intérêt, mais avec une inquiétude croissante.

En tant que passager régulier, le bien-être du mécanicien de locomotive en cabine me tient à cœur. De ce fait, je me permets quelques questions: Depuis que le département traction et ateliers (TA) de l'époque a été dissout par diverses rationalisations et réformes, beaucoup de choses vont de mal en pis. Des collaborateurs disposant d'une formation technique appropriée ont été remplacés par d'autres sans formation adéquate, ceci à tous les niveaux, mais surtout parmi les cadres. Le résultat est que l'on ne parle plus la même langue. De votre côté, on se bat avec raison pour une solide formation de mécanicien de locomotive (incluant les manœuvres !) et de l'autre côté, il faut faire des économies vaille que vaille, peu importe ce qu'il en coûte lorsque seule la comptabilité tient encore la route. Il semble que l'on ne tienne pas compte des pertes. On se permet alors d'être surpris quand on entend que maintenant, il faut absolument apprendre aux mécaniciens de locomotive à conduire en économisant l'énergie, alors que c'est une chose qui va de soi pour chaque mécanicien depuis des lustres et qui a été apprise de manière intensive longtemps auparavant (que dirait Max Leesser, l'ancien chef de la formation de Zurich de cela?). Et autre chose concernant la complexité des systèmes: d'après mon expérience du trafic aérien, je sais que tous les systèmes d'appui électronique apportent une aide appréciée, en règle générale. En cas de dérangement, par contre, ces systèmes d'appui (en bon français: computer) se transforment souvent en trublions, menant une vie qui leur est propre. Et c'est le mécanicien de locomoti-

ve qui se retrouve seul, confronté au problème et aux «trublions électroniques».

Le seul remède, c'est une formation technique approfondie sur ces systèmes et leur comportement, ainsi qu'en cas de dérangements. Tout ceci doit être intelligemment structuré dans un «cahier des dérangements» révisé et complété régulièrement, et traité à l'aide de checklists... C'est du moins ce que nous faisons à l'époque à la Swissair (je ne dirai rien concernant Swiss) et ça fonctionnait très bien.

Quand on lit ton interview, on a l'impression de se retrouver confronté à l'histoire de la tour de Babel. On communique mais on ne se comprend pas. On ne parle pas la même langue, les opinions sur certains sujets sont totalement divergentes. Là aussi, on était mieux lotis chez Swissair. Tous nos chefs jusqu'au pilote en chef de l'entreprise étaient des pilotes en activité, qui en dehors de leur travail de bureau effectuaient des services sur les vols de ligne, ce que l'on pourrait comparer à votre ancienne organisation (mécanicien/chef-mécanicien/ingénieur en chef).

Pour finir, j'aimerais décerner une branche de lauriers au VSLF pour sa manière claire et compétente de régler les problèmes, et de rester persévérants dans les cas difficiles, tout en mettant toujours la priorité sur la sécurité dans les discussions. Il ne reste plus qu'à espérer qu'à l'avenir, les solutions seront un peu plus professionnelles et pertinentes, avant que de graves incidents doivent se produire pour sonner l'alarme, car il y a dans ce domaine déjà suffisamment de problèmes.

Je te souhaite tout de bon, ainsi qu'au VSLF.

Meilleures salutations
Hans Baer

Cheminement sécurisé

Les cheminements dans les gares, lieux de garage et d'entretien vont faire une fois de plus l'objet d'un examen attentif au niveau de la sécurité. *Hubert Giger, président VSLF*



Souvent, dans ce cas, des cheminements hors du domaine ferroviaire peuvent être découverts puis prescrits aux agents.

Ce qui peut être considéré de prime abord comme une élévation de la sécurité pour le personnel et qui devrait être apprécié à juste titre, peut aussi, après une observation attentive de la situation, présenter un certain nombre de risques, dont certains ne peuvent pas être calculés.

C'est justement le soir et la nuit que les places, rues et chemins ouverts au public sont fréquentés par toute une faune de noctambules qui prennent possession de ces lieux souvent mal éclairés. Il n'est pas possible de déterminer l'état et les intentions de ces personnes dans l'obscurité. Les mécaniciennes et mécaniciens qui doivent emprunter ces chemins durant la nuit ou au petit matin sont souvent seuls et exposés. Actuellement, on dispose de chemins de remplacement qui par endroit longent les voies et offrent une plus grande sécurité que les chemins publics durant le week-end.

Le VSLF demande instamment aux responsables de tenir compte de ces paramètres dans l'intérêt de la protection du personnel, que des cheminements équipés en conséquence soient élaborés sur le domaine ferroviaire et que des accès judiciaires soient prévus en suffisance pour y parvenir. ■

RailHope

Extrait de l'interview que le CEO des CFF Andreas Meyer a accordée au magazine RailHope 1/2012. *Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio*

Question RailHope: Vous connaissez certainement le principe de la pyramide renversée: «Le dirigeant est en bas, il porte la responsabilité et soutient les collaborateurs.» Que pensez-vous d'une pareille représentation de la hiérarchie?

CEO CFF Andreas Meyer: Les meilleurs collaborateurs sont ceux qui se conduisent eux-mêmes et ne se gênent pas d'endosser des responsabilités. Ils ne peuvent le faire que lorsqu'ils disposent de la confiance et de l'estime de leurs supérieurs et qu'ils se sentent ensemble investis du «feu sacré». Ou, comme vous le dites si bien qu'ils se sentent portés par eux.

Remarque de la rédaction du Loco Folio: Andreas Meyer dit avec raison que les collaborateurs qui sont capables de se conduire eux-mêmes sont les meilleurs collaborateurs. Le personnel des locomotives a toujours été indépendant du système, il travaille de manière autonome et porte toute la responsabilité personnelle d'un service à une seule personne. L'affirmation du CEO qui dit que les collaborateurs ne peuvent endosser cette responsabilité que lorsqu'ils disposent de la confiance et de l'estime de leur supérieur et qu'alors ils se sentent ensemble investis du «feu sacré» ne convient pas dans le cas du personnel des locomotives. On exige des mécaniciens une grande qualité d'exécution dans leur travail, chose qu'ils effectuent quotidiennement, indépendamment du fait que les conditions énumérées par notre CEO soient remplies ou non. Les résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel laissent penser que ce n'est certainement pas le cas.



Nous remercions Ueli Berger de RailHope pour nous avoir permis de publier un extrait de cet interview dans le Loco Folio. ■

Processus

Processus de départ standardisé. *Groupe technique VSLF*

Les chemins de fer suisses sont fiers de leur ponctualité et avec raison. Malgré cela, les CFF peuvent et veulent encore s'améliorer. Infrastructure et Voyageurs ont étudié méticuleusement comment y parvenir et ont trouvé effectivement quelque chose d'étonnant : la clé de l'amélioration se trouve dans les détails, par exemple lors du processus de départ.

Grâce à un processus standardisé de départ, la ponctualité peut encore être améliorée de l'ordre de quelques secondes. Et tout cela avec un groupe de travail et tout ce que cela comporte. Ce qu'il y a d'intéressant, c'est que notre ponctualité légendaire dont nous détenons encore le record du monde n'a jamais fait l'objet de la mise sur pied d'un processus standardisé de départ! Depuis l'introduction systématique des trains navettes, personne ne s'est effectivement posé la question de savoir quand la navette était vraiment prête au départ. Pourtant certaines questions seraient vraiment fondamentales:

- Est-ce que le frein est bon ? (normalement c'est le mécanicien qui fait cette constatation, essai de frein simplifié)
- Est-ce que le mécanicien s'est fait communiquer les données du train par le personnel du train?
- Est-ce que le mécanicien est prêt au départ?
- Ya-t-il effectivement un mécanicien dans la cabine de conduite?

Le processus actuel est le suivant:

- Le personnel du train annonce le « prêt », le chef circulation ouvre le signal, l'agent de train donne l'autorisation de départ, monte dans le train et ferme les portes.

Ce n'est que lorsque le train se met en route qu'on fait la constatation :

- Le frein était bon
 - Le mécanicien connaissait la charge
 - Le mécanicien était prêt
 - Et il y avait un mécanicien aux commandes
- Dans 99.5% des cas, le train se met en route à l'heure depuis de nombreuses années et ceci sans processus de départ standardisé, ce qui constitue un record du monde en la matière. Cela est dû tout particulièrement à la fiabilité et au travail efficace du planificateur (le mécanicien est planifié !) et du mécanicien de locomotives.

Nous sommes impatients de voir comment le mécanicien sera incorporé au nouveau processus de départ standardisé, sans perte de temps supplémentaire et comment cela va améliorer la ponctualité au départ de quelques secondes. ■

Ballons en forme de cœur

Hubert Giger, Président VSLF

Un train du S-Bahn zurichois a été amené à traverser un bouquet de ballons qui se trouvait sur les rails, tard dans la soirée. On peut en que déduire que ces «ballons en forme de cœur» constituaient une forme

de déclaration d'amour pour le chemin de fer. Plus concrètement, le fait que le mécanicien ait dû écarter ces ballons de sa trajectoire a pris un certain temps et provoqué le retard de son train. ■



Une photo qui coûte son prix

Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

Dans le Loco Folio 2/2011 aux pages 32, 88 et 146, nous avons mis une photo historique représentant un garde-voie. Nous ne nous sommes malheureusement pas aperçus que cette photo était protégée par des droits d'auteur, détenus par CFF Historic. Nous nous sommes excusés auprès de CFF Historic pour la violation de ces droits et nous avons payé le montant de 140 francs qui nous a été réclamé.

Nous espérons seulement que ce montant, qui n'est certes pas exorbitant, ne sera pas englouti par l'appareil administratif de CFF Historic, dirigé par l'ancien responsable de la conduite du personnel de la division Voyageurs, mais qu'il sera mis à profit d'une manière ou d'une autre pour l'entretien des véhicules historiques, dont plusieurs des membres du VSLF prennent soin pendant leur temps libre. ■

Mise au point

Un article a paru dans le Migros Magazine no 18 du 30 avril 2012 sous la rubrique «en un mot». Il s'agit d'une interview de notre président Hubert Giger au sujet du cours d'autodéfense pour les mécaniciens de locomotives. Afin d'illustrer son article, la rédaction du Migros Magazine a décidé d'utiliser, sans en référer au VSLF, une photo de l'agence Keystone présentant un mécanicien de la compagnie Turbo. Ce mécanicien objecte qu'il ne fait pas partie du VSLF et qu'il se distance totalement de la requête du VSLF et du contenu de l'interview.

Disposition de la CCT

Dieter Bachmann, section de la Suisse orientale

Disposition de la CCT – délai de recours à ne pas manquer!

Celui qui s'attend à recevoir une disposition concernant le CCT des CFF doit être conscient que le délai de recours de 30 jours ne peut pas être prolongé. Faire attention tout particulièrement en cas de vacances prolongées.

Une lettre recommandée qui n'a pas été retirée à la poste est considérée comme ayant été reçue par le destinataire dès le septième jour, et la durée de validité commence à compter dès ce moment-là. C'est le cas, même si le destinataire a donné l'ordre à la poste de retenir son courrier pendant son absence. Dès le septième jour, le pli est considéré comme étant réceptionné par le destinataire et le délai commence à compter. Celui qui ne veut courir aucun risque fera si possible suivre son courrier, pour autant qu'il reste dans le pays. S'il veut charger une personne de confiance de retirer son courrier à la poste, il devra lui remettre une procuration au préalable et ne pas omettre de l'instruire précisément. ■

Signalisation des butoirs

Groupe technique VSLF



Pendant de nombreuses années, les butoirs ont été signalés de manière insuffisante et souvent leurs lampes étaient défectueuses. Actuellement, grâce entre autres au fait que des travaux sont en cours et que les voies de la halle centrale à Zurich ont été partiellement réduites, la partie terminale des voies est signalée correctement au moyen de signaux d'arrêt bien visibles ainsi que par des cibles d'arrêt, conformément au règlement des signaux.

Cela va dans le sens de la sécurité dans toutes les conditions de luminosité, indépendamment de l'état de propreté des vitres frontales des locomotives. Appréciation: très bien! ■



Préavis AG VSLF 2013

L'assemblée générale VSLF 2013 aura lieu dans le bâtiment de L'Union postale universelle à Berne le 23 mars 2013. Elle sera organisée par la section BLS.

Bienvenue aux CFF

Hubert Giger, président VSLF

Ueli Amrein travaille depuis le 1 mars 1989 comme mécanicien de locomotives aux CFF. Lors de son passage du dépôt de Goldau à celui de Lucerne, il a reçu une lettre de bien-

venue de la part des RH de l'entreprise. Le collègue Ueli s'est réjoui d'apprendre, après 20 ans de collaboration, qu'il était à nouveau le bienvenu au sein des CFF. ■

Fribourg, le 16 novembre 2011

Bienvenue aux CFF

Cher Monsieur Amrein

Les CFF transportent les Suisses et nous aimerions bien vous compter parmi nous comme mécanicien de locomotives de catégorie B au dépôt de Lucerne! Nous sommes contents de vous avoir recruté dans notre entreprise.

Durant les prochains jours vous allez recevoir un contrat de travail et de nombreux documents précieux qui vous permettront de vous familiariser plus facilement avec les CFF. Vous trouverez dès maintenant régulièrement le courrier CFF dans votre boîte aux lettres et ceci jusqu'à votre entrée en fonction.

Nous nous réjouissons de pouvoir bientôt vous rencontrer aux CFF.

Si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre au numéro de téléphone 051 220 20 20.

Avec nos cordiales salutations

La responsable de la gestion du recrutement

Ferrovie Federali Svizzere FFS
Human Resources, Shared Service Center
Rue de la Carrière 2a
1701 Friburgo
Tel. +41(0)51 220 20 29
bewerbungen@sbb.ch/www.sbb.ch/jobs

Sacoches VSLF «Anyway-Solutions»

«Anyway-Solutions», la filiale des CFF fondée en 2011, se consacre à la réintégration des collaborateurs qui, suite à un accident de travail ou à une maladie, ne peuvent plus reprendre leur fonction normalement. *Alain Nydegger, chef de la publicité du VSLF*



C'est «Anyway-Solutions» qui produit, entre autres, les sacoches Anybag CFF, fabriquées à la main et en Suisse!

A l'occasion de l'assemblée générale de Locarno, le VSLF a commandé des sacoches auprès de «Anyway-Solutions» et les propose à prix réduit. Fabriquées dans de la toile de bâche, elles sont munies de courroies réglables, faites avec des ceintures de sécurité de voiture. A l'intérieur, la sacoche dispose d'un compartiment rembourré pour un ordinateur portable 13 pouces ainsi que de trois autres compartiments pour des ustensiles personnels. Grâce à une profondeur de 12 cm, cette sacoche

offre suffisamment de place à un classeur fédéral ou à un gros dossier. La sacoche est noire, disponible avec un logo VSLF brodé, ou avec logo VSLF et train TEE imprimés. La sacoche VSLF avec le logo brodé coûte 65 francs et celle avec le logo et train TEE coûte 75 francs (dans le commerce, le même modèle revient à 140 francs).

La sacoche VSLF peut être commandée par e-mail avec indication du modèle et du nombre d'unités (10 exemplaires maximum) à:

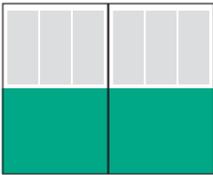
Publicité VSLF, Alain Nydegger
werbung@vslf.com
Mobile: 051 281 37 19

La Conseillère fédérale Doris Leuthard a reçu la nouvelle sacoche VSLF en cadeau, lors de notre assemblée générale. Lors du tour en cabine avec le CEO des CFF Andreas Meyer, le 5 mai, elle a pris la sacoche avec elle pour marquer l'occasion. ■



LOCO FOLIO

Formate & Preise

A1 21 x 29.7cm CHF 700.- 	A2 42 x 14.8cm CHF 700.- 	B1 21 x 14.8cm CHF 400.- 	B2 42 x 7.5cm CHF 400.- 		
C 21 x 7.5cm CHF 250.- 	D1 7 x 29.7cm CHF 300.- 	D2 13.5 x 29.7cm CHF 500.- 	E1 6 x 13cm CHF 150.- 	E2 12.5 x 6.3cm CHF 150.- 	F 6 x 6.5cm CHF 100.- 



Hubert Giger, Président VSLF, überreicht an der GV in Locarno die VSLF-Tasche an Bundesrätin Doris Leuthard

18. Generalversammlung

Am 14. November 2011 fand die 18. Generalversammlung der VSLF Sektion BLS statt. Wiederum konnte unser Präsident Andreas Jost eine stattliche Zahl von Mitgliedern begrüßen. Wie bereits in den vergangenen Jahren trafen wir uns in Burgdorf im Restaurant Bernerhof/Da Luca.

Als Gast konnten wir im zweiten Teil Franziska Jermann, Leiterin HR BLS, begrüßen. Wie jedes Jahr war auch Hubert Giger, Präsident VSLF, bei uns zu Gast. Er hatte für diese Generalversammlung folgende Themen dabei: SBB Cargo International, PK SBB, Lohnverhandlungen SBB, prüfen der Sicherheitseinrichtungen, Gespräche auf dem Führerstand, ESI-Führermeldungen, BBT-Fachausweis für Lf, UVEK VTE, BLS Sozialpartnerschaft sowie einige VSLF-interne Zahlen.

Die ordentlichen Traktanden dieser 18. Generalversammlung gingen ohne nennenswerte Bemerkungen und Einwände über die Bühne.

Der Jahresbericht des Präsidenten ist wie immer im Heft zur GV nachzulesen. Aus den Reihen der Mitglieder wurden keine Fragen dazu gestellt. Somit wurde dem Vorstand der VSLF-Sektion BLS einstimmig Décharge erteilt und das Verbandsjahr konnte abgeschlossen werden.

Ein wichtiger Punkt an der diesjährigen Generalversammlung waren die drei eingereichten Anträge, zwei von M. Hulliger und einer von M. von Aesch. Die Anträge gaben viel zu diskutieren und es kann zusammengefasst gesagt werden, dass es bei allen Anträgen vor allem um Folgendes ging: den Umgang und das Einhalten von Weisungen und Vereinbarungen zwischen dem Büro und dem Lokpersonal. Das Resultat der Diskussionen war, dass die Generalversammlung zwei Anträge ablehnt und einen angenommen hat. Details zu den Abstimmungen können beim Vorstand angefordert werden.

Im Vorstand standen vor allem Wiederwahlen an. Andreas Jost hat sich für weitere zwei Jahre als Präsident/Leiter BLS zur Verfügung gestellt. Für eine weitere Amtsperiode von vier Jahren haben sich folgende Kandidaten zur Verfügung gestellt:

Mike von Aesch, Andreas Dellenbach, Brigitte Ruch, Thomas Krebs und René Hugentobler. Alle wurden von der Generalversammlung einstimmig gewählt!

Margret Stalder hat sich nach einer Amtsperiode nicht mehr zur Verfügung gestellt. Der Vorstand dankt ihr für ihre Mitarbeit im Vorstand.

Hier die aktuelle Zusammensetzung des Vorstandes VSLF Sektion BLS:

Präsident/Leiter BLS	Andreas Jost
Co-Vizepräsident	Heiko Bruno
Co-Vizepräsident/Co-Aktuar	Andreas Dellenbach
Kassiererin	Brigitte Ruch
AZK/Co-Aktuar	Thomas Krebs
Beisitzer	Mike von Aesch
Fachausschuss LP BLS	René Hugentobler
Werbung	Daniel Brönnimann
GRPK	Michael Blaser und Philipp Ammon

Natürlich kam auch der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz und es wurden viele interessante Gespräche bei einem gemütlichen Abendessen geführt. Der Vorstand kann allen VSLF-Mitgliedern nur empfehlen, uns an einer der nächsten Mitglieder- oder Generalversammlungen zu besuchen. Die nächste Generalversammlung findet am 3. Dezember 2012 statt.

Thomas Krebs, Sektion BLS

Ausflug 2011 der VSLF-Sektion BLS

Unser diesjähriger Ausflug führte in das Kernkraftwerk Gösgen. Bei unserem Besuch sollte es nicht um energiepolitische Diskussionen gehen, sondern um die Besichtigung des Kernkraftwerks. In Zeiten von Klimaerwärmung, Naturkatastro-

phen (z. B. Japan) mit all den negativen Folgen sowie von Energieknappheit ist die Menschheit auf der Suche nach Auswegen. Welcher Weg der richtige ist, muss die Zukunft erst noch zeigen. Wichtig bei der Bildung einer eigenen Meinung ist die möglichst umfassende Information über alle Möglichkeiten der Energiegewinnung – und das ohne Denkverbote.

Also machten wir uns am 19. Oktober 2011 auf den Weg nach Gösgen. Dort wurden wir bereits erwartet und nun konnte der sehr informative Rundgang beginnen. Am Anfang standen verschiedene intermediale Vorträge, die uns sehr anschaulich und unterhaltsam die Bedeutung von Elektrizität in Erinnerung gerufen haben. Danach folgte ein Rundgang mit einem kleinen Exkurs in die Kernphysik. Natürlich gab es viele Fragen unsererseits; diese wurden von den Mitarbeitern in anschaulicher Weise umfassend beantwortet.

Nachdem die Theorie vermittelt war, kam der Höhepunkt unseres Besuchs in Gösgen: der Rundgang durch das Kraftwerk. Als Lokführer bedienen wir ja schon recht grosse Maschinen, aber was wir nun zu sehen bekamen, beeindruckte uns schon sehr. Die Ausmasse und Grösse der Anlagen übertrafen unsere Erwartungen um ein Vielfaches. «Das muss man einmal gesehen haben» war dann auch eine Aussage von vielen Kollegen. Alleine schon das Gebäude für die Dampfturbine und den Generator ist von enormer Grösse. Die Maschinen mit ihrer vibrationshemmenden Lagerung nehmen den Platz eines vierstöckigen Wohnhauses ein. Das absolute Highlight unseres Besuchs war der Einstieg in den Kühlturm. Treppe hoch und hinein in den Wasserdampf, in den Lärm des wie ein riesiger Wasserfall fließenden Kondenswassers. Wau...! Welch krönender Abschluss einer kurzweiligen Kraftwerksbesichtigung.

Das Kraftwerksteam verabschiedete uns dann mit einem kleinen Apéro. Natürlich brauchten alle Teilnehmer nach dem Erlebten noch einige Zeit zum Verarbeiten der vielen Eindrücke. Diese Zeit verbrachten wir dann in Schönenwerd bei einem Nachtmenü und einem gepflegten Gläschen Bier.

Auch dieser Ausflug war perfekt von unserem Werbeobmann D. Brönnimann organisiert. Dafür ein grosses Merci. Der jährliche Ausflug soll eine feste Grösse im Terminplan unserer Sektion bleiben, deshalb sind wir für Anregungen von allen Mitgliedern für weitere Ausflüge dankbar.

Heiko Bruno, Sektion BLS

Impressionen von der 18. Generalversammlung BLS

Die nächste GV findet am 03. Dezember 2012 statt.



Unser Mitgliederausflug führte uns dieses Jahr nach Glattfelden, ins Stromhaus Burenwisen. An der letzten Generalversammlung der Sektion Ostschweiz wurde beschlossen, den jährlichen Mitgliederausflug und die Mitgliederversammlung zu vereinigen; und dieser Entschluss erwies sich als richtig. Nach einer spannenden und informativen Führung durch die Welt des Stroms liessen wir den wunderschönen Sommertag in einer Besenbeiz bei Schnipo und kalter Platte ausklingen. Herzlichen Dank an Sacha und Vreni Bürgler für die – wie immer – perfekte Organisation unseres Anlasses.

Stephan Gut, Sektionspräsident Ostschweiz



Laufende Geschäfte

Signalisierung Lenzburg

Wie bereits in mehreren Aushängen und Infoschreiben zu lesen war, besteht in Lenzburg die unbefriedigende Situation der Signalisierung der Verbindungslinie Seetal-Lenzburg PB noch immer.

Inzwischen ist von Seiten Infrastruktur eine Antwort auf ein Schreiben eingetroffen, das die Situation aus Sicht von SBB Infrastruktur schildert. Leider entsprechen die darin enthaltenen Aussagen teilweise nicht den örtlichen Gegebenheiten, sodass wir uns mit dieser Antwort grundsätzlich nicht zufriedengeben konnten. Zum Beispiel wird darin besagter Gleisabschnitt, der über drei ungenügend gesicherte Bahnübergänge führt, als Strassenbahnabschnitt deklariert. Zudem wird vernachlässigt, dass Rangierfahrten nicht mit «Fahrt auf Sicht» verkehren und den Lokführer entbindet man wörtlich von einer möglichen Schuldzuweisung im Falle eines Unfalls. Diese Aussagen können wir so nicht hinnehmen und erwarten von Seiten P-OP und SBB Infrastruktur eine Entschärfung der Situation. Diese hat ungeachtet der Anzahl Rangierfahrten zu erfolgen und hat sich zwingend sowohl an die Strassenverkehrsgesetzgebung als auch an die FDV und Signalreglementierung zu halten.

Die zugehörigen Dokumente, Fotografien und Unterlagen wurden zuhänden von P-OP weitergereicht. Aktuell wird P-OP-RSQ eine erneute Sicherheitsanalyse erstellen und die Situation neu beurteilen. Ebenfalls liegt den Dokumenten ein Antwortschreiben zuhänden der Leitung SBB Infrastruktur bei, das wir uns vorbehalten zu versenden, sollten entsprechende Massnahmen nicht innert nützlicher Frist geplant und umgesetzt werden.

Wir bieten Hand, die Situation vor Ort zu inspizieren und allfällige Massnahmen zur Entschärfung vorzuschlagen. Der Bahn-

hofplatz Lenzburg soll in den nächsten Jahren durch die Stadt selber verkehrsberuhigt und zur Begegnungszone umfunktioniert werden. Somit sind in den nächsten Jahren weitere bauliche Massnahmen zu erwarten (Zeithorizont 2017).

Jahresarbeitszeit Olten

Ein grosses Thema sind noch immer die Jahresarbeitszeiten. Durch Korrekturen in den bestehenden Touren war es möglich, diese im Durchschnitt weitgehend an die Soll-JAZ anzupassen. Zudem wurden Touren der einzelnen Gruppen zum Teil in andere Gruppen verschoben. Dennoch sind die Arbeitszeiten relativ knapp bemessen, doch in allen Gruppen konnten die 492 Minuten erreicht werden. Natürlich sind wir uns bewusst, dass durch unglückliche Ferienlagen weiterhin Minuszeit generiert wird.

Wir verweisen auf das Schreiben der Leitung P-OP-ZF über die Handhabung der JAZ 2012 und begrüssen die humane Umsetzung. Für die kommende Fahrplanperiode hoffen wir auf Beachtung dieses Problems von vornherein.

Verband Austritte in Aarau

Im März verzeichneten wir innert weniger Tagen mehrere Austritte von Mitgliedern. Wir nehmen dies zur Kenntnis und als Sektionspräsident möchte ich ausdrücklich erwähnen, dass es die freie Wahl eines jeden Mitarbeiters ist, ob und welchem Berufsverband er angehören will.

Nur schwer akzeptieren kann ich jedoch, dass Differenzen als Grundangabe vorgeschoben werden, zu welchen weder ich als Präsident noch der Sektionsvorstand Stellung nehmen konnten und uns dadurch die Möglichkeit verwehrt wurde, diese Differenzen innerhalb des Vorstands zu diskutieren und zu bereinigen. Dass anschliessend gewisse Themen in sozialen

Netzwerken ausgebreitet werden, deren Inhalt einerseits nicht korrekt wiedergegeben wird, und andererseits polemische, auf Unwahrheiten beruhende Diskussionen geführt werden, wirkt für mich anstössig. Ich bitte unsere Sektionsmitglieder, bei Ungereimtheiten, Differenzen oder anderweitigen Problemen, zu einer offenen Beredung mit den beteiligten Personen aufzurufen und mit derselben Korrektheit aufzutreten, mit der sie selber behandelt werden möchten. Danke.

Personelle Veränderungen

Neuer Depotobmann in Aarau

Pascal Leupi verlässt den Vorstand unterjährig, da er als Lokomotivführer nach Arth-Goldau wechselt. Wir möchten Pascal für den mehrjährigen Einsatz für und in Aarau als auch für die stets verlässliche Arbeit herzlich danken und wünschen ihm am neuen Arbeitsort alles Gute und stets gute Fahrt! Die Lücke im Vorstand wird durch Sacha Hunziker geschlossen, der per 1. Mai zum offiziellen Depotobmann der Sektion Hauenstein/Bözberg ernannt wurde. Wir bitten euch, dies zur Kenntnis zu nehmen und Anliegen und Themen per sofort Sacha zu melden. Er wird diese behandeln und wo nötig in den Vorstand weitertragen. Die Vorstandssitzungen wie auch andere wichtige Termine werden jeweils auf der Sektionswebseite publiziert.

Aktuar

In Folge des ehemaligen Doppelmandats von Pascal haben wir uns entschieden, beide Funktionen unterjährig zu trennen. Roman Isler (LF Brugg) wird die Rolle des Aktuars übernehmen und somit neu auch in den Vorstand eingebunden werden. Beide Kollegen heissen wir herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Oliver Altorfer, Sektionspräsident

Wir bitten euch, folgendem Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und ihm die letzte Ehre zu erweisen.
 Nous vous prions d'honorer le souvenir du collègue suivant et de lui rendre un dernier hommage.
 Vogliamo onorare la memoria del nostro collega che ci ha lasciato e gli rendiamo l'estremo saluto.

Karl Lauk

Zürich

*1926

† 6.1.2012

Georges Studer

Chur

*1931

† 31.1.2012

In stiller Anteilnahme – Vorstand VSLF und alle Kollegen
 Un recueillement silencieux – Comité central VSLF et tous les collègues
 Gli dedichiamo qualche attimo di raccoglimento – Il comitato centrale del VSLF e tutti i colleghi







