

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!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica



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.**



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, capoffice@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



A mon avis, un éditorial doit aussi jeter un regard sur la période de temps qui s'est écoulée depuis la parution du numéro précédent. Ce regard en arrière comprend cette fois un des événements les pires qui puissent nous arriver. Nous avons dû prendre congé d'un jeune collègue de travail et membre de notre syndicat qui a perdu la vie lors de l'exercice de ses fonctions. De manière brutale il m'est venu à l'esprit qu'il n'est pas du tout évident qu'un mécanicien de locomotives parvienne à la fin de sa carrière en bonne santé et vivant et que n'importe lequel d'entre nous aurait pu être enterré ce jour-là à la place de Jonathan. Nous ne voulons pas oublier Jonathan lorsque nous nous engageons au nom du VSLF de manière infatigable pour améliorer la sécurité du trafic ferroviaire et qu'à cette occasion nous sommes plus que désagréables, à l'image d'une épine éternelle plantée dans la chair des entreprises de transport ferroviaire.

Nous ne voulons cependant pas oublier le collègue qui a commis la faute fatale lors de cet accident de Granges-Marnand en partant avec un signal à l'arrêt et qui risque

maintenant une condamnation pour homicide par négligence. Il nous paraît évident que tous les mécaniciens de locomotives ne sont pas exposés au même destin. L'expression qui dit que le mécanicien a un pied dans la tombe et l'autre en prison a pris toute sa signification de manière brutale à Granges-Marnand.

Un collègue mécanicien du BLS vient d'être condamné par un tribunal qui lui reprochait d'être parti avec les portes ouvertes à Wimmis, provoquant la chute d'une voyageuse qui s'est grièvement blessée. Le BLS n'a de son côté pas été inquiet, alors qu'il avait planifié l'emploi d'un train plus long que les quais à disposition et qu'ostensiblement il avait renoncé à prévoir un agent d'accompagnement. Il n'a pas non plus été inquiet de n'avoir pas proposé la fermeture de certaines voitures ni d'avoir paralysé la protection contre le démarrage lorsque les portes sont ouvertes, mesure qui est à l'origine de l'accident. Les membres du conseil d'administration se sont tenus avec réserve à l'arrière-plan durant toute la procédure – dans ce cas, ne devrait-on d'ailleurs pas utiliser une autre expression que retenue? L'auto-

rité de surveillance OFT est de toute façon fondamentalement intangible.

Dans cette édition nous nous intéressons à des projets, prescriptions, avis et autres contrariétés qui ont un rapport parfois très éloigné avec la pratique et le quotidien du mécanicien. Les manies liées à la progression de la productivité et frisant parfois le fanatisme auxquelles le personnel des locomotives est confronté, laissent aussi leurs traces dans cette édition. Il est toujours surprenant de constater, comment, par rapport au personnel des trains – un regard dans le «Briefing-Tool» nous permet toujours de le constater – les valeurs peuvent visiblement différer. Est-ce que cela tient au fait que le responsable du département «management du trafic» des agents de train soit un cheminot et un patron issu de la vieille école et qu'il fait partie des derniers à connaître son sujet? Qui s'investit encore dans les chemins de fer pour satisfaire les exigences justifiées du personnel des locomotives?

Est-ce qu'il y a aussi des sujets positifs à relater? Oui, bien sûr, LEA 3 est vraiment une bonne affaire – merci beaucoup. Je vous souhaite à tous un bon rail. ➤





Un seul clic pour réduire vos primes.

Heureusement que vous êtes membre du VSLF. Car vous bénéficiez de plus de 25 % de rabais sur les assurances complémentaires de la CPT et vous profitez des nombreux autres avantages du numéro 1 des caisses-maladie online avec conseils personnalisés. Sollicitez maintenant une offre sur www.vslf.kpt.ch ou au numéro de téléphone 058 310 98 71.



La voix du président

Hubert Giger, président VSLF



Au cours des six derniers mois, beaucoup de choses se sont passées dans le monde ferroviaire. Avec la mort de notre jeune collègue Jonathan et les autres accidents, parfois sans gravité, les événements ont atteint une nouvelle dimension.

Et maintenant? Des investigations professionnelles et des vérifications externes ont été exigées. Les résultats seront présentés ces jours-ci. Malheureusement, nous n'avons été que partiellement épargnés par les actions intempestives à court terme. Les mécaniciens de locomotive, témoins de ces événements sur la ligne de front, ne sont pas particulièrement surpris: davantage de signaux et des vitesses plus élevées pour des délais plus courts, plus de monotonie, des heures de travail extrêmes, des pauses et des périodes de repos plus courtes. Et les sollicitations vont continuer à augmenter. Même si, avec les nouvelles BAR CFF P, nous avons enfin obtenu la réduction du temps de conduite de 5 à 4,5 heures, cet effet est neutralisé par l'augmentation de la productivité associée à la nouvelle ligne diamétrale de Zurich. Il n'est pas étonnant que les 4,5 heures de conduite convenues

soient interprétées comme une recommandation par la planification et que le droit de dérogation de 5 heures de conduite accordé aux CFF se transforme en habitude. Et ensuite? Il semblerait qu'on ne puisse même plus éviter le pire avec des arrangements de partenariat social et des suggestions constructives pour la prévention des projets mal conçus. Le recours légal avec plaintes à l'autorité de surveillance et procédures d'arbitrage est long et relève souvent du pur hasard. Les conséquences issues de l'urgence sont toujours légitimes, vont louablement dans le sens des intérêts de la sécurité du chemin de fer, mais prennent indubitablement sa propre santé en considération. Nous sommes des employés exerçant, de manière autonome, une fonction très importante dans les entreprises de chemin de fer: nous mettons des trains en mouvement. Une mauvaise décision peut entraîner de graves conséquences, non seulement pour nous mais aussi pour l'entreprise ferroviaire. Afin de ne pas faire l'objet de manchettes négatives, nous avons besoin d'être reposés, en forme, à notre affaire et concentrés.

Ce n'est pas sans raison que la première question posée à chaque interrogatoire soit: comment vous sentiez-vous au moment de commencer le travail?

L'horaire et les délais impartis ne doivent pas avoir d'impact sur la sécurité de la conduite: aussi ponctuel que possible, sans atteinte à la sécurité. L'article 321a du Code suisse des obligations décrète: «*Le travailleur exécute avec soin le travail qui lui est confié et sauvegarde fidèlement les intérêts légitimes de l'employeur.*»

Aucune entreprise professionnelle ne met sous pression du temps des employés appelés à exécuter d'importantes tâches relevant de la sécurité. Et certainement pas quand ils travaillent seuls sous la vigilance des clients et de différents systèmes de contrôle. Si les objectifs des CFF vont bien dans ce sens, il reste encore à les respecter et à les appliquer. Si une telle pression était exercée individuellement, nous réagirions et vous soutiendrions – durablement.

En vous souhaitant une conduite sûre et tranquille,

Hubert Giger

Nouvelle réglementation sectorielle du temps de travail (BAR) chez P-OP-ZF

Les nouvelles BAR fraîchement négociées pour le personnel des locomotives CFF P ont pu être signées en août 2013, de sorte qu'elles pourront entrer en vigueur pour le changement d'horaire de la fin d'année. Quels sont les changements? Daniel Ruf et Benjamin Jelk, comité central VSLF



Le 8 août 2012, le VSLF a demandé des négociations sur un renouvellement des BAR à la division P-OP-ZF. Les autres syndicats se sont ralliés à cette requête ultérieurement. Le moment semblait idéal, mais c'était sans compter les négociations sur les nouvelles BAR du personnel des trains. Ces dernières ont toutefois servi de base de comparaison. C'est justement en raison de cette comparaison et des revendications qui en ont découlé du côté du personnel des locomotives que la direction de CFF P a réagi un peu tardivement et n'a confié le mandat à son responsable des négociations qu'en février. Après huit rondes de négociations, les BAR ont pu finalement être ratifiées en août 2013, de sorte qu'elles pourront directement entrer en vigueur dès le 15 décembre 2013 et qu'elles apporteront des modifications significatives pour le personnel des locomotives de la division Voyageurs des CFF:

1. Domaine de validité

Les BAR sont valables pour l'ensemble du personnel de P-OP-ZF, ce qui est une nouveauté. Pour les collègues de la catégorie B100 cela représente une adaptation attendue depuis longtemps.

2. Temps de préparation

Afin de remplacer le NA (temps dédié aux travaux accessoires), un temps de préparation de 8 minutes est prévu au début de chaque tour. Ce temps de préparation est dessiné sur le tour. Il sert à la préparation du personnel des locomotives et englobe:

- L'annonce de disponibilité
- La consultation des divers outils d'information
- La prise de connaissance des circulaires
- La rédaction d'annonces ESI-/ERZU

- Le service à la clientèle (remise d'objets trouvés, renseignements)
Le temps de préparation s'additionne au temps de travail ininterrompu et donne le droit, contrairement au NA actuel, aux indemnités.

3. Temps de travail ininterrompu

Le temps de travail ininterrompu est nouvellement de 4,5 heures au maximum.

4. Pausés

Les pauses non payées peuvent désormais durer 30 minutes au minimum. Cependant, la somme des pauses non payées d'un tour de service ne peut pas dépasser 60 minutes. Dans le cas où plusieurs pauses sont prévues dans un même tour, les 60 premières minutes sont considérées comme non-payées. C'est la fin des interminables et redoutées pauses pour le personnel des locomotives et cela permet de réduire le temps de service. Cela présente une différence de longueur et de temps de travail payé des prestations d'au maximum une heure.

Les pauses (et les interruptions de service si elles servent à une collation) se dérouleront dans des locaux de pauses qui devront être définis par la CoPe et qui devront répondre à un certain nombre d'exigences. Avant et après chaque pause, on ajoutera en outre un temps de marche dans la prestation. Cela a pour effet de garantir que le temps dédié à la pause serve effectivement à cet effet et permette de raccourcir le temps de travail ininterrompu.

5. Remise de service

Le mécanicien qui effectue la remise de service obtient un temps de remise qui

dépasse de 4 minutes le temps de référence. Le temps de référence est en général l'heure d'arrivée du train. Si le temps de référence devait être reporté à l'heure de départ, par exemple en raison de motifs de planification, le mécanicien qui effectue la reprise du train se verra gratifié des 4 minutes.

6. Bonification en temps pour le service de nuit

Grâce à une nouvelle répartition des bonifications des services de nuit, les tours du matin qui ont tendance à se radicaliser vont bénéficier d'une sensible revalorisation: en plus des bonifications légales et prévues pour le service de nuit, une bonification en temps de 10% est ajoutée entre 00:00 heures et 06:00 heures.

7. Travail du dimanche et durant les jours fériés

Avec les nouvelles BAR, un écart de 28 jours est possible entre deux dimanches de congé. Ceci est d'autant plus possible que les jours RT4 proposés par RDP n'ont jamais été conformes aux demandes du personnel concerné.

Le personnel des locomotives se verra donc attribuer au moins un week-end de congé (samedi et dimanche) par mois. Sur demande du personnel, par exemple pour éviter des jours de congé isolés dans la rotation, on peut faire exception à cette règle, si 2/3 du personnel du groupe y sont favorables.

Si durant l'année précédente le collaborateur a travaillé durant les 3 jours de Noël (24/25/26 décembre), il peut faire la demande pour que, l'année suivante, il ait au moins un de ces 3 jours de congé.

Mise en place problématique des BAR chez CFF P

VSLF No 425, 2 novembre 2013 DR/BJ

Le résultat des négociations sur la réglementation sectorielle du temps de travail (BAR) pour le personnel des locomotives de CFF P doit être considéré comme étant de valeur égale pour les deux parties – employés et employeur – puisque des deux côtés des concessions de taille équivalente ont été consenties. La mise en application des nouvelles BAR dans les tableaux de service pose toutefois une constellation de problèmes:

- En raison de l'attribution convenue d'un week-end de congé (samedi et dimanche) par mois toutes les quatre semaines un certain nombre de jour de congé isolés ont été mis en rotation. CFF-P prévoit de garantir 118 jours de congé annuels.
- Les jours de travail ont été mis en block qui comptent parfois jusqu'à 7 jours consécutifs, parfois en combinaison avec des jours de congé secs (par ex. 6/1/6 ou 6/1/7).
- Les temps de conduite ininterrompue prévu initialement à 4.5 heures ont été parfois dépassés dans divers services planifiés.

En faisant référence à l'article 51 de la CCT (semaine continue de travail de 5 jours) la CoPe Personnel des locomotives n'a pas donné son accord à l'incorporation de jours de congé isolés dans la rotation. Jusqu'à présent, la direction ZF n'est pas disposée à renoncer aux jours de congé secs ou du moins à les abaisser au minimum. En attendant on a renoncé aux 7 jours de travail consécutifs.

La commission de planification des services (APK) des dépôts a pour mission d'étudier les projets des consignes et sont compétentes pour déterminer les exceptions dans le temps de conduite. Selon la charge de travail, il peut parfois être judicieux de dépasser dans une moindre mesure (??) les 4.5 heures de conduite.

L'affirmation des CFF qui dit que sans ces mesures la mise en place des BAR est impossible est infondée car il faut partir du principe que les CFF ont tenu compte de la faisabilité pratique lors des négociations.

Le VSLF reste en discussion avec P-OP-ZF. Simultanément, il espère cependant que les commissions des consignes des différents dépôts rejeteront les projets de tours et de rotations qui ne sont pas conformes aux nouvelles BAR.

Négociations et mise en application

Comme il l'a déjà fait à maintes reprises par le passé, le VSLF a négocié selon la devise: «dur mais courtois». Dur, d'un côté, parce qu'il était impératif de pouvoir faire respecter les exigences du personnel des locomotives. Et courtois, de l'autre côté, parce que le VSLF n'a pas exigé, ce qui n'était effectivement pas applicable dans la pratique. On n'a pas cherché à atteindre la lune car souvent, des exigences qui paraissent à première vue cohérentes, peuvent avoir ensuite des conséquences négatives même si cela ne concerne qu'une partie des mécaniciens de locomotives. On a ainsi renoncé à la réglementation des fins et début de service avant et après les jours de congé, à l'image des prescriptions valables pour le personnel des trains. Premièrement cette mesure n'est tout simplement pas applicable dans les petits dépôts puisque ceux-ci ne disposent pas d'assez de tours du milieu. Ceci aussi en raison du fait que les demandes de fin de service / début de service sont si souvent rejetées avec comme explication que les tours de liaison doivent impérativement être utilisés ailleurs dans la planification.

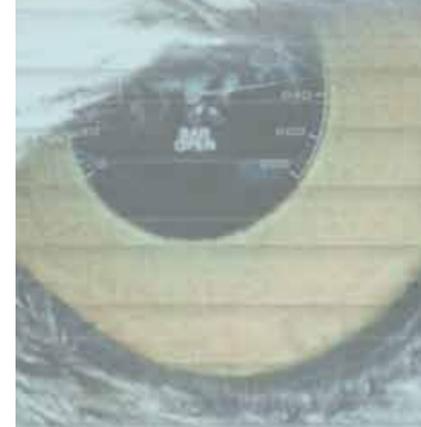
Les négociations de réglementation sectorielle du temps de travail sont une chose, leur application par la planification des ressources en collaboration avec la commission de planification du personnel (APK) en est une autre. C'est justement lors de la mise en pratique des nouveaux temps de marche placés avant et après les pauses qu'on redoute que certains APK – avec les limitations imposées par le programme PIPER – seraient tentés de faire de trop grandes concessions. A leur décharge nous devons concéder que ces places sont soumises à de très grandes pressions de la part de la communauté de négociation, particulièrement au niveau du temps à disposition. Alors que les autorités compétentes aux CFF et le comité du VSLF ont eu besoin de deux semaines après les négociations pour donner leur feu vert aux nouvelles BAR, un syndicat partenaire a eu besoin de près de deux mois pour se décider. On a perdu ainsi un temps précieux jusqu'à la signature effective du contrat, temps qui aurait pu être utilisé, par exemple, à un travail de réflexion sur la problématique des temps de marche, problématique qui en a un urgent besoin.

Les effets de la nouvelle réglementation BAR ne peuvent pas être estimés actuellement tant la complexité qu'elle implique dans la planification des tours est importante. Le VSLF part cependant du principe que ces nouveautés se révéleront être dans l'ensemble positives pour le personnel des locomotives au niveau national.

Mise en application des nouvelles BAR CFF-P par les APKs

VSLF Nr. 426, 8 novembre 2013 DR/BJ

Les nouvelles règles sectorielles du temps de travail BAR entre ne vi- gueur dès décembre 2013 pour le personnel des CFF trafic voyageurs. Les partenaires sociaux ont enfin réussi à obtenir une amélioration essentielle pour le personnel des locomotives en revendiquant la réduction du temps de travail ininterrompu de 5 heures à 4.5 heures ce qui est rendu surtout nécessaire par la charge de travail sans cesse croissante qui pèse sur les mécaniciens. En outre, la CoPe personnel des locomotives s'est aussi engagée à obtenir des rotations plus justes au niveau du temps de travail en vue de protéger plus efficacement la santé des mécaniciens, de sorte que le responsable P-OP-ZF, Mani Haller, s'est finalement prononcé contre la semaine de 7 jours. Le VSLF prend par contre connaissance avec étonnement et déception du fait que les commissions de planification du personnel (APK) s'écartent de ces améliorations en faveur du personnel en tolérant par exemple des services avec des temps de conduite supérieurs à 4 heures et demie ou en proposant des modèles de rotation avec des semaines de travail de sept jours. Le fait qu'une réduction du rayon d'activité permettrait une meilleure protection de la santé des collaborateurs suscite des questions. Le VSLF renvoie toute contestation concernant les divergences qui pourraient apparaître dans les tours par rapport au BAR négociées aux différentes commissions de planification du personnel locales. Simultanément, le comité central va réexaminer sa stratégie en matière de questions relatives au droit du temps de travail.



Meeting de cadres de l'infrastructure CFF à Payerne

En raison de l'accident de Granges-Marnand, le meeting a été déplacé à brève échéance à Payerne, afin de donner à tous les participants la possibilité de se rendre sur les lieux du drame. *Hubert Giger, président VSLF*

2.3. Signal à main «annonce autorisation de départ par le chef circulation» Complément au R 300.2 chiffre 5.6.2

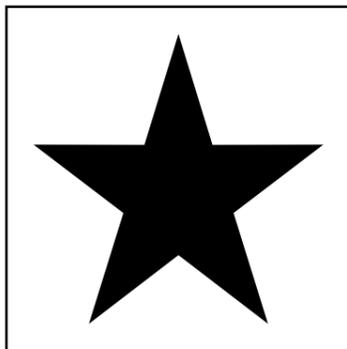


Image: Annonce autorisation de départ par le chef circulation

Signification: L'autorisation est donnée par le chef circulation

En outre, les participants ont eu la possibilité d'obtenir des informations sur la surveillance des trains, la construction et l'entretien des infrastructures ainsi que sur les horaires, à différents stands (de marché) où les différents intervenants se tenaient à leur disposition.

Le fait que des cadres de CFF Infrastructure s'intéressent aux systèmes de sécurité des trains de manière générale et aux installations de Granges-Marnand en particulier est une chose positive en soi. Une visite sur place d'installations de ce type, particulièrement après un accident frontal est enrichissante et approfondit les connaissances théoriques de manière durable. Comme CFF Infrastructure n'est en aucune forme coresponsable de l'accident – au vu des affirmations de l'Office fédéral des transports et de la confirmation apportée par le Service d'enquêtes sur les accidents (SESA) – des connaissances approfondies sont d'autant plus précieuses.

La solution visant à améliorer la sécurité des stations comme celle de Granges-Marnand a aussi été élaborée sous la direction de CFF Infrastructure. Malgré l'exigence faite par l'OFT le 21 août 2013 qui prévoyait de ne pas soumettre le personnel des locomotives à de nouvelles tâches lors du processus de départ, on a créé une nouvelle prescription applicable à tout le réseau et dont le processus n'existait pas jusqu'à présent, ainsi qu'un nouveau signal. Les coûts engendrés par cette nouvelle mesure de sécurité se limitent ainsi à la création et à la distribution de la nouvelle prescription I-B 25/13 «Mesures

dans le processus de départ» ainsi que la fabrication des signaux «flocon de neige». Une extension des heures de desservance des sept stations concernées aurait coûté trop cher et la sécurité des CFF n'est encore pas à ce prix. Toutefois, l'infrastructure est maintenant partiellement partie prenante dans la sécurité lors du processus de départ et c'est une bonne chose.

Voici l'avis personnel d'un mécanicien des locomotives:

J'ai eu l'occasion dans le courant de la semaine de rouler sur Yverdon-Payerne avec le nouveau processus pour le départ des trains lors de croisement, et j'ai remarqué quelques problèmes dans l'application pratique de la nouvelle réglementation.

Lors de l'entrée en gare du train qui doit observer une autorisation de départ, l'information au mécanicien est communiquée soit visuellement avec le panneau correspondant, soit en phonie (principalement à la radio). D'une façon ou d'une autre, cette information doit être quittancée. Hors, lors de l'entrée en gare, nous arrivons sur un signal fermé et devons donc vouer toute notre attention sur l'arrêt devant ce signal. Il nous est interdit de rompre le processus d'approche d'un signal à l'arrêt, et donc nous ne pouvons ni répondre à la radio pour recevoir l'information en question, ni observer le quai pour y voir le chef circulation avec son panneau et encore moins quittancer l'information reçue. La situation est d'autant

plus dangereuse à Estavayer où, en plus d'avoir une adhérence très mauvaise sur le rail en raison des conditions météorologiques dans la Broye en cette période de l'année, en arrivant d'Yverdon nous entrons en gare sur un signal à l'arrêt qui précède immédiatement un PN ouvert.

En cas de retard du premier train entrant, situation qui se produit très régulièrement en cette période en raison des mauvaises conditions d'adhérence, si le chef-circulation ne peut aviser le mécanicien d'attendre l'autorisation de départ car occupé à renseigner des clients, à servir au guichet, répondre au téléphone etc, rien ne va renseigner le mécanicien sur le processus de départ et donc «rien» ne l'empêchera de faire la même erreur que celle à l'origine de l'accident de Granges-Marnand. Surtout qu'étant en retard, il y aura risque qu'il pensera à rattraper celui-ci, observera juste la montée des passagers et se mettra en mouvement avant même que le chef-circulation ne le remarque.

Avis personnel: Nous avons déjà un certain nombre de détails et de responsabilités à observer, en particulier dans le cas d'Estavayer avec l'entrée sur le PN ouvert (à rajouter à cela l'efficacité toujours aussi moyenne et aléatoire des freins des rames Domino). Ce nouveau processus nous rajoute encore plus de responsabilités, nous demande de gérer encore plus d'aspects de l'exploitation, mais sans pour autant apporter une amélioration significative de la sécurité. Je trouve cette situation plus dangereuse que sécuritaire. ➤

La vie d'un tronçon de ralentissement

Lorsque la maîtrise des processus n'est pas évidente et que la communication produit le contraire de ce qu'on voulait obtenir, on finit par être publié dans le Loco Folio. *Groupe technique VSLF*

TAV Info

17.7.2013

Zürich HB – Zürich-Hardbrücke: sensibilisation au ralentissement de la voie 602

Un ralentissement à 40 km/h a été posé sur la voie 602 Zürich HB – Zürich-Hardbrücke, du km 2.560 au km 2.740 = 180 m en raison du mauvais état de la voie.

Nous vous demandons d'adopter un comportement correct avec la vitesse autorisée la plus élevée. Nous vous demandons en outre d'accélérer le plus rapidement possible sitôt le ralentissement dégagé.

Nous pouvons ainsi maintenir les effets sur le trafic au limite du supportable et contribuons ainsi à la satisfaction de la clientèle.

Egon Eisenring
Responsable de la production ferroviaire de la région Zurich

1er acte: La voie entre Zurich et Hardbrücke est visiblement de tellement mauvaise qualité qu'un tronçon de ralentissement à Vmax 40 km/h a dû être mis en place.

2e acte: L'information au personnel des locomotives ne fonctionne pas comme elle est prévue dans les PCT (le fait de savoir si la faute revient à Infrastructure ou à Voyageurs ne nous est pas connu).

3e acte: Le tronçon de ralentissement n'est pas placé conformément aux PCT.

4e acte: Malgré tout, les CFF demandent au personnel des locomotives de procéder réglementairement par le biais d'une «sensibilisation» et d'accélérer rapidement après le tronçon à vitesse réduite, alors que la distance à parcourir à 40 km/h n'est pas clairement définie.

5e acte: Gardons le meilleur pour la fin. Malgré le fait que le tronçon à 40 km/h a été posé il y a plus de 15 jours et en raison de nombreuses réclamations concernant la signalisation du tronçon incriminé, une communication adressée au personnel des locomotives nous laisse ce message désarmant: «La situation décrite ne peut pas être configurée autrement puisqu'elle n'est pas prévue par les PCT.»

Entre-temps, la paix et la clarté sont revenues entre Zurich et Altstetten sur la vieille ligne de base. Le ralentissement à 40 km/h n'existe plus. Pourtant, le danger de nouveaux tronçons de ralentissement comparables est, lui, bien réel.

De: lea@sbb.ch
Envoyé: lundi, 15 juillet
A: ESI@noreply.ch
Annonce ESI
Nom: Schaniel
Prénom: Antje-Katrin
Date: 15.07.2013
Gare: ZHDB
Train: 1967

Déroulement des faits:

Le tronçon de ralentissement 40km/h à Zurich-Hardbrücke n'est pas encore disponible dans LEA. Il n'a été procédé à aucune remise de formulaire d'ordre.

De: lea@sbb.ch
Date: 17 juillet 2013
A: ESI@noreply.ch
Concerne: 0717ESI
Annonce ESI
Nom: Hurter
Prénom: Daniel
Date de l'incident: 17.07.2013
Gare: ZUE
Voie: 600-603
Train: 9210

Déroulement des faits:

En roulant, j'ai rencontré dans l'ordre: un signal avancé de ralentissement 40, un signal d'exécution, un avancé de ralentissement 80, un autre signal d'exécution, puis finalement un signal de fin de ralentissement. Il ne m'a pas été évident de savoir à quel endroit se terminait le ralentissement 40 km/h et où commençait celui à 80. ➤

Erklärung Langsamfahrstelle Zürich Hardbrücke – Altstetten. SBB CFF FFS

Geschätztes Lokpersonal, wir erhalten zahlreiche Reaktionen auf die Langsamfahrstelle Hardbrücke – Altstetten. Kritisiert wird, dass die Tafeln falsch aufgestellt seien bzw. im linken Gleis eine Tafel zu viel aufgestellt wäre. Dies trifft nicht zu.

Situation (nur Fahrrichtung Hardbrücke – Altstetten dargestellt, nicht massstäblich):

V_{max} = 40 km/h V_{max} = 120 km/h (theoretisch, aber wegen Bremsweg nur V_{max} = 80 km/h) V_{max} = 80 km/h

Erklärung:
Die Gleisanlage auf dem linken Gleis ist, rein technisch gesehen, zur Zeit folgendermassen befahrbar:

- 40 km/h (km 2,56 – km 2,75)
- 120 km/h (km 2,75 – km 3,11)
- 80 km/h (km 3,11 – km 3,35)

Freundliche Grüsse

Andreas Oberholzer
Chef Lokpersonal

Gerhard Sidler
Prüfungsexperte

Wenn nun ein Zug vom rechten Gleis auf links Gleis wechselt, braucht es für diesen Zug eine Anfangstafel bei km 3,11. Diese ist aus Sicht des Lokpersonals auf dem linken Gleis überflüssig. Die beschriebene Situation kann aber nicht anders dargestellt werden, weil sie im FDV nicht vorgesehen ist.

Moins de monotonie pour les mécaniciens de locomotive

Gudela Grote, professeur agrégé en psychologie du travail et de l'organisation à l'EPF, plaide pour l'amélioration de la sécurité des chemins de fer, non seulement avec les machines, mais aussi avec les gens.

Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio



Dans le transport ferroviaire, on observe depuis plusieurs années un transfert du pouvoir décisionnel du personnel roulant vers le personnel stationnaire, en particulier vers les répartiteurs. Les mécaniciens de locomotive font de plus en plus office de bouche-trous, utilisés pour remplir les fonctions qui ne sont pas encore automatisées avec un système qu'ils peuvent de moins en moins gérer par eux-mêmes. En cabine, de plus en plus, des phases de stress alternent avec des moments de sous-occupation. Le risque d'accidents, dit Grote, augmente d'autant plus si la routine n'est que sporadiquement interrompue, comme par des changements d'horaire à court terme.

Grote explique que le retour à un travail plus diversifié serait, pour les mécaniciens de locomotive, un moyen de réduire cette routine de façon permanente. Quant on roule avec différents trains sur différentes lignes, l'attention est généralement plus élevée. Le professeur de l'EPL qui, à de nombreuses reprises, a travaillé intensément avec des cheminots déplore le manque d'échanges mutuels du personnel de loc. La solitude en cabine devrait être brisée – par exemple, par le biais de réguliers échanges d'expérience, intégrés au workflow (Source: Paul Schneeberger, NZZ du 24 août 2013, page 13).

Le VSLF défend cette thèse depuis de nombreuses années et se réjouit qu'elle soit également soutenue par une personne qualifiée. Il ne se fait cependant aucune illusion et ne s'attend pas à ce que les CFF prêtent une oreille attentive à ces déclarations. En

effet, la direction des trains de voyageurs se comporte, à cet égard, de façon tout à fait rigide, comme en témoigne l'exemple suivant:

Rapport final du groupe de travail Aarau/Beinwil

Lundi 5 août 2013, 10:24, par Martin Herger
Par ce rapport final, nous sommes heureux de vous informer sur le projet Aarau/Beinwil.

Dans le cadre du projet «Changement ZF» et de la planification d'arrière-plan, la productivité et l'attractivité de différents lieux de service du personnel de locomotive ont été testés. Le 3 septembre 2012, les employés des lieux de service d'Aarau et de Beinwil ont été informés par la direction ZF et invités à coopérer au projet vérification des lieux de service d'Aarau et de Beinwil». Ensuite, un groupe de travail constitué de membres des deux lieux de service, de RP et de la CoPe a été formé:

Martin Herger, CLP Aarau, chef de projet; Gery Sigrist, CLP Lucerne/Beinwil, chef de projet adjoint; Mathiuet Tanya, Zurich, planification des ressources; Altorfer Oliver, Olten, commission du personnel Aarau; Aregger Hanspeter, Lucerne, commission du personnel Beinwil; Peter Gloor, commission des consignes (APK) Beinwil; Dominik Rohr, commission des consignes (APK) Aarau; Sacha Hunziker, mécanicien de locomotive, Aarau; Wittmer Michel, mécanicien de locomotive, Aarau; Lemmenmeier Irene, mécanicienne de lo-

comotive, Beinwil; Christian Wassmer, mécanicien de locomotive, Beinwil; Ce groupe de travail a été mis en route en septembre 2012. Au cours de huit séances, différentes idées et variantes ont été examinées, une enquête réalisée, des clarifications effectuées et divers tours potentiels établis.

Le groupe de projet s'est mis d'accord sur la solution suivante:

Deux fois par jour, à Lenzburg, les tours d'Aarau sont échangés avec Beinwil, et vice versa. Cette option offre davantage de diversité aux deux lieux de service en permettant des lignes supplémentaires. Beinwil dessert en plus les FLIRT.

La réunion de direction de ZF a rejeté la proposition par l'argumentation suivante: la productivité chute de 2,5 pour cent dans les deux dépôts. Cela entraîne des coûts d'un montant annuel total de CHF 220 000.–. Cela complique la gestion des panes, parce que le personnel de loc des deux lieux de service ne peut être déployé que de manière limitée en cas de perturbations. La solution correspond à une augmentation des lignes. Les augmentations des lignes sont généralement le résultat d'un changement des prestations à la clientèle, ce qui n'est pas le cas de la solution proposée. D'autres modèles ont été testés, mais, selon l'enquête, ils ne font pas la majorité parmi les salariés.

ZF a donné l'ordre de rechercher d'autres moyens d'accroître l'attractivité du lieu de service de Beinwil. La branche de la Suisse centrale-Tessin est chargée de ce

nouveau projet. Un deuxième projet sera lancé en fin d'année, auquel des employés du site d'Aarau participeront.

ZF remercie le groupe de projet Aarau/Beinwil du bon travail effectué.

Martin Herger
Chef de projet, CLP Aarau

Les coûts estimés à CHF 220 000.– sont donc, selon la direction de la conduite des trains de voyageurs, un obstacle à la diversification du travail du personnel de loc d'Aarau et de Beinwil ou plus exactement, les déclarations répétées des cadres des CFF, alléguant que, quand il est question de sécurité, on ne recule ni devant les coûts ni devant les efforts, se révèlent, une fois de plus, n'être que du vent. Par contre, quand il s'agit de créer des postes supplémentaires dans un appareil administratif déjà surdimensionné, les coûts ne jouent plus aucun rôle comme l'atteste l'exemple qui suit, où un nouveau poste a été conçu pour un CLP de Lucerne qui aurait subi un «burnout» et n'était plus en mesure de travailler sur son lieu habituel. En un clin d'œil, un nouveau poste a vu le jour à la formation, projets et processus (APK).

Markus Rossi: nouveau à la formation, projets et processus

Jeudi 21 février 2013, 06:00
par Karin Gröbli

Estimés employés, Markus Rossi, ancien chef du personnel de loc à Lucerne, travaillera à partir du 1er avril 2013 dans le domaine de la formation. Il continuera à s'occuper de la nouvelle formation des mécaniciens de locomotive, domaine où il a déjà fait du bon travail. Mark Rossi participera également à de futurs projets en matière de formation. Il prendra ses nouvelles fonctions le 1er avril 2013 à Berne. Je me réjouis de cette coopération et souhaite la bienvenue à Markus dans l'équipe.

Cordialement

Karin Gröbli
Responsable de la formation,
des projets et des processus

Nous pouvons supposer que le coût annuel de ce nouveau poste ne situe pas loin des 220 000 francs qui s'avéraient trop importants à la direction ZF de Voyageurs pour permettre un travail plus varié aux mécaniciens de locomotive d'Aarau et de Beinwil. Que les déplacements forcés continus de jeunes mécaniciens de locomotive vers le dépôt si peu attrayant de Beinwil engendrent de plus en plus de fluctuations coûteuses semble, de toute façon, dépasser complètement la compréhension de la direction ZF de Voyageurs.

Diminution de la sollicitation du personnel des locs

L'OFT a émis une exigence à l'attention des entreprises de transport ferroviaire visant à renoncer, le cas échéant, à réduire le report de charges supplémentaires sur le personnel des locomotives. Cette mesure est nécessaire et attendue depuis longtemps. Hubert Giger, président VSLF

En effet, depuis de nombreuses années, le personnel des locomotives s'est vu attribuer des tâches supplémentaires tant au niveau technique qu'au niveau de l'exploitation sans qu'une compensation adéquate ne lui soit proposée. Au contraire, sa charge de travail ne fait qu'augmenter, principalement à cause de la progression continue de la productivité, de la réduction des temps de parcours, du plus grand potentiel d'accélération des véhicules modernes, de la densification de la signalisation et des temps de rebroussement ou de mise en service qui sont de plus en plus compressés.

De nouvelles prescriptions pour les points d'arrêt, comme le prévoit le projet des CFF PEKABA, représentent sans contestation possible de nouvelles tâches pour les mécaniciens. La consultation plus intensive de l'assistant électronique du mécanicien LEA

pendant la marche et la mémorisation des différentes informations relatives à chaque point d'arrêt représente une surcharge de travail sans pour autant apporter une plus-value à l'entreprise.

L'introduction de la conduite adaptative des trains (ADL) planifiées aussi par les CFF, avec la publication automatique des vitesses recommandées par le système sur l'écran du LEA pendant la marche fait aussi partie de ces sollicitations supplémentaires. L'objectif défini par l'OFT qui prévoit que le mécanicien se concentre davantage sur la signalisation et sur la conduite du train est donc à suivre à la lettre. Il faut de ce fait renoncer à tout report de tâche supplémentaire sur le personnel des locomotives pendant la marche du train à l'image des projets PEKABA et ADL tels qu'ils sont prévus par les CFF.

Informations aux médias

Office fédéral des transports (OFT)

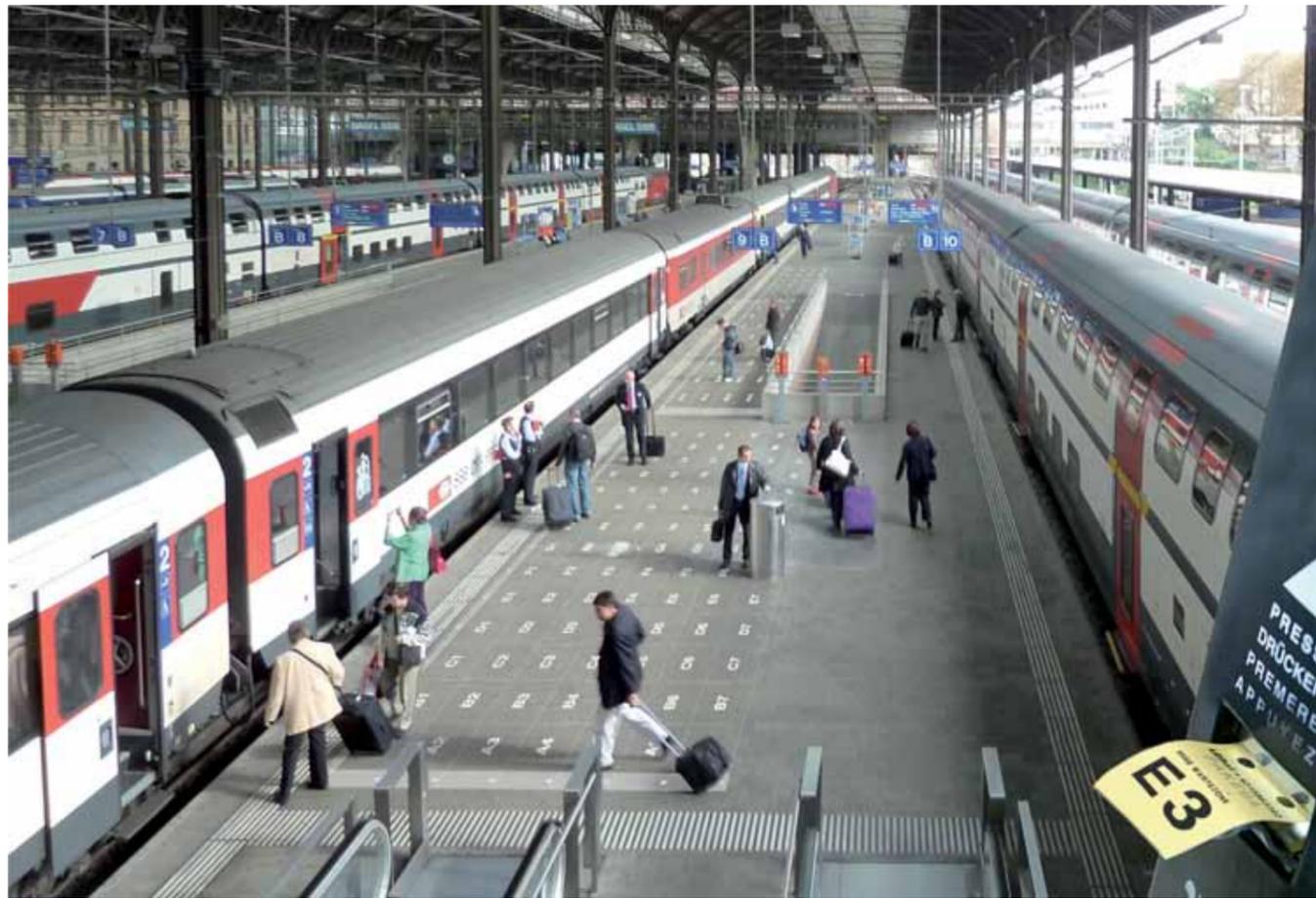
Comment la sécurité du départ des trains est garantie

Deux trains sont entrés en collision à Granges-Marnand à la fin juillet parce qu'un train régional a démarré malgré l'interdiction indiquée par un signal de groupe. En Suisse, le processus de départ des trains se déroule quotidiennement plusieurs milliers de fois. Mais quels sont les critères précis à remplir pour qu'un train soit autorisé à partir? La marche à suivre est réglée dans les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT). Les conducteurs de locomotive sont en outre en partie assistés par des systèmes de contrôle de la marche des trains.

Rôles du conducteur de locomotive et des systèmes de sécurité des trains

Dans les trains accompagnés, le conducteur, formé en tant que spécialiste, est aujourd'hui encore soutenu par l'agent de train lors du départ. Dans certains cas – lorsque la signalisation d'une gare ne permet pas d'attribuer avec précision l'assentiment pour circuler –, le chef de la régulation des trains donne en outre au conducteur l'autorisation de départ. Cependant, à l'heure actuelle, les conducteurs doivent davantage se concentrer sur les vérifications à effectuer avant le départ. De plus, les exigences générales auxquelles ceux-ci doivent satisfaire sont devenues plus strictes au cours des dernières décennies, notamment du fait des vitesses de circulation plus élevées, des temps de parcours optimisés, de la densité de signaux et, naturellement, de la croissance du trafic en général. Il est dès lors crucial pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire que le conducteur ne doive pas assumer des tâches supplémentaires pendant la course, notamment lors du départ. En août 2013, l'Office fédéral des transports (OFT) a écrit aux entreprises de chemin de fer afin qu'elles vérifient si l'exécution des départs présente d'éventuels risques. Il s'agit de porter une attention particulière à l'environnement du conducteur et à la possibilité de réduire, le cas échéant, le nombre de tâches supplémentaires de ce dernier dans le but qu'il puisse encore mieux se concentrer sur les signaux et la conduite du train.

OFT Actualités _ No. 13 _ Septembre 2013



PEKABA – Test placebo?

En juillet 2013, j'ai reçu des informations sur un test à venir concernant des mesures traitant du flux de passagers dans le Laufonnais. La précision du positionnement des trains à quai et les processus doivent être améliorés afin de permettre un changement efficace des passagers, sur la base des expériences faites par le management des CFF lors de leurs voyages en Chine et au Japon! *Ruedi Gfeller, président section Bâle*

Dans les idées praticables à court terme, l'optimisation de la précision du positionnement des trains apparaît en premier sur la liste de «to do». Cela me paraît suspect, de même qu'à de nombreux collègues. Pourquoi le Laufonnais? Pourquoi des gares comme Aesch, Duggingen (arrêt), Grellingen, Zwingen, Laufon? Pourquoi le personnel de locomotive est-il mis en avant dans les médias comme garant de la réussite du projet? Sommes-nous directement responsables du fait que, quotidiennement, les clients se gênent mutuellement en montant et en descendant du train? Sommes-nous directement responsables des panneaux d'arrêt que CFF Infrastructure a placés à peu de frais, mais de manière fort peu optimale?

En réponse à l'e-News de juillet 2013 concernant PEKABA, douze remarques plus ou moins négatives ont été faites sur Intranet, provenant de divers endroits. Sans lésiner sur les ressources, ces dernières ont été promptement relativisées, commentées ou même annulées, y compris la mienne. Je me

suis plaint du comportement de nos clients pour monter ou descendre du train. Les voies de sortie sont généralement obstruées, ou même carrément bloquées. Comme à d'autres, il me fut répondu que le système japonais ne devait pas être copié. Aha... «sur la base des expériences faites par le management des CFF lors de leurs voyages en Chine et au Japon!» La roue est réinventée, ou quelque chose comme ça... En août, le chef de la conduite des trains de voyageur, Manfred Haller, s'est exprimé suite à une attaque frontale de notre Président Hubert Giger. Le message écrit dans l'e-News a été suivi de treize autres commentaires.

Le 17 août 2013, j'ai effectué ma première course en S-Bahn en direction de Laufon depuis le début du projet «PEKABA». La veille, dans le local de réserve, nous avions discuté des (nouveaux) points d'arrêt et de la façon d'exécuter les indications du LEA et du I-B 12/13. Message principal: «Arrête-toi là où tu t'es toujours arrêté, ce n'est pas faux!» Aesch est la première gare ajustée selon PEKABA. Inscription dans le LEA: «1

Flirt D, 2 Flirt D, 3 Flirt D». Là où se trouve actuellement le secteur D, il y avait auparavant un panneau avec un grand H, ou en d'autres termes: aucun changement du point d'arrêt. Intégrer la halte de Duggingen dans le test reflète d'une totale méconnaissance du flux des passagers. Il m'apparaît comme assez improbable qu'un arrêt si peu utilisé puisse être représentatif. Il me semble très difficile de reconnaître les secteurs de 25 mètres signalés par une marque blanche sur la bordure verticale du perron. Il en va de même sur toute la ligne de test, sauf à Zwingen (direction Laufon) et Aesch (direction Bâle). À Grellingen, je retrouve 1 à 3, arrêt secteur D. Mais à Grellingen, de même qu'à Aesch, on ne peut plus s'arrêter autrement si on ne veut pas être montré du doigt par les passagers. Et ça continue à Zwingen, remarque dans le LEA: arrêt secteur F. Oh zut, il n'y a pas de secteur F à Grellingen! Je fais donc appel à mes anciennes connaissances. Probablement une erreur de saisie, laquelle concernait à l'origine la station de Laufon, puisque ma

feuille de marche s'arrêtait à Laufon. Sensé? Nécessaire? Une précision concernant la station de Laufon: sur la voie 2 (voie habituelle direction Delémont-Bâle) des LED ont été montées sur la bordure verticale du perron pour démarquer le secteur des 25 mètres. Direction Delémont, l'éclairage est bleuté, direction Bâle, il est blanc. Sensé et nécessaire pour un test?

En repartant direction Bâle, je n'ai remarqué aucune amélioration des arrêts, à part une autre erreur dans le LEA. Si déjà le Laufonnais doit être représentatif d'autres lignes et contribuer à résoudre les problèmes soulevés, pourquoi est-ce que la station importante de Dornach-Arlesheim n'a-t-elle pas été intégrée dans le projet? Régulièrement, les clients se tiennent là-bas au mauvais endroit, et ce dans les deux directions. Un arrêt de peu d'intérêt en matière de transit de passagers (Duggingen), est suffisamment important pour être intégré dans le test, par contre un arrêt avec un gros afflux de passagers (Dornach-Arlesheim) est laissé de côté. Cela soulève des questions quant à la précision des clarifications effectuées en vue de ce test, puisqu'un nombre minimal de types de véhicules sur la ligne semble en être le facteur essentiel. Mon résumé personnel après le premier trajet: sur dix arrêts, 50 pour cent n'apportent aucune solution au problème de fluidité des passagers.

Le 19 août 2013, le chef de la conduite des trains de la filiale Suisse Nord-Ouest a voulu savoir ce que je pensais du test et de mon trajet. Ma réponse: pas de différences notables à faire valoir, certaines saisies dans le LEA sont erronées et la démarcation du secteur des 25 mètres n'est pas vraiment satisfaisante. Pendant l'entretien qui a suivi, il m'a assuré que des améliorations étaient en cours. Mon commentaire sur Intranet n'a pas été évoqué moins de trois fois et je ne préciserai pas si le ton était critique. Je dirai seulement que la critique n'est pas vraiment souhaitée. Le 26 août, les CFF annonçaient dans les nouvelles le lancement réussi du projet. Le 4 septembre, un reportage assez décevant sur les pendulaires du Laufonnais, lesquels ne remarquent guère de changements, a suivi sur SRF DRS. Notre entreprise temporise en prétendant qu'il est encore trop tôt pour tirer des conclusions.

Le mauvais temps ne va certainement pas tarder, de même que l'hiver. Espérons que les promesses d'améliorations de la signalisation du secteur des 25 mètres vont suivre et qu'elles contribueront à faire progresser la question du flux des passagers. Je n'aimerais en tout cas pas me retrouver en tant que mécanicien de locomotive dans le journal et être tenu pour (co)responsable si le Viagra CFF n'agit pas sur nos clients. ➤

PEKABA – pour qui?

Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio

Dans les premiers mois de l'année, un train régional a franchi un signal de block à l'arrêt. En analysant l'événement, on a constaté que le mécanicien de locomotive s'était laissé distraire par divers facteurs (coup d'œil au LEA, activités à côté des voies). Le nouveau système de point d'arrêt PEKABA, a pour but d'améliorer le flux de passagers sur les quais par une définition plus précise des secteurs. Maintenant, le personnel de locomotive doit consulter le LEA avant chaque gare pour obtenir des informations sur le lieu d'arrêt (coup d'œil au LEA), puis s'orienter sur la base de marques sur le bord du quai ou de panneaux de secteur bleus (signalisation à côté des voies). Ce qui est proscrit dans un cas, est exigé du personnel de locomotive dans l'autre, et cela suffit pour qu'un signal de tronçon de voie, situé sur le quai et qui serait exceptionnellement à l'arrêt, soit franchi. Il y en a de ce genre à Genève, Lausanne, Fribourg, Berne, Bâle, Olten, Palézieux, Baden, Frick, Oberwinterthur, Horgen, Oberdorf, Brugg AG, Wil SG, Gossau, Coire, Thalwil et, en conséquence, ils ne sont pas si rares. Pour cette raison, le VSLF se bat avec véhémence contre le projet «capacité d'accueil des gares en Suisse (PEKABA)».

Néanmoins, le projet «PEKABA» dont le groupe ne comptait pas un seul mécanicien de locomotive, a été imposé avec l'aide de représentants de ZF Voyageurs, et il n'est donc pas surprenant que dix jours plus tard, le centre d'information de la conduite des trains ait signalé le lancement réussi du projet. En revanche, les personnes véritablement concernées par le projet PEKABA, les voyageurs, voient cela d'un autre œil. Radio SRF annonçait, en effet: les pendulaires à Laufon ne remarquent pour ainsi dire pas de changement du fait de l'augmentation des secteurs.

«J'ai le sentiment que ce n'est pas vraiment différent», conclut un jeune pendulaire pour le «Journal régional de Bâle» de Radio SRF. Réponses similaires de la plupart des pendulaires à la gare de Laufon, en réponse aux demandes d'impressions préliminaires sur le projet-pilote des CFF.

Si «PEKABA» n'est utile ni au voyageurs, ni au personnel de locomotive, quel est donc son intérêt? Peut-être consiste-t-il à occuper des gestionnaires de projets qui, de toute évidence, sont loin d'être des spécialistes, puisqu'avec PEKABA,

les prescriptions de circulation des trains ne sont tout simplement pas observées. Conformément à l'article 300.2 R 1.1.1, seuls les signaux et indications notifiés dans les prescriptions sont applicables, sous réserve de règlements internes particuliers aux entreprises dans le cas de tests ou de conditions locales spéciales. Il est peu probable que cette réserve inclut des marquages de perron et des voyants LED peu visibles.

Pour parler clairement – toute mécanicienne et tout mécanicien de locomotive est tout à fait conscient du problème de l'augmentation des dépassements du temps d'arrêt dans les gares et chacun est convaincu qu'il faut y mettre un terme. Les motifs réels sont des véhicules avec des portes paralysées qui, souvent, sont utilisés pendant des jours dans cet état, des unités du S-Bahn qui nécessitent un interminable processus de départ dans le cas de trains accompagnés, des signaux de points d'arrêt mal posés et fixés à n'importe quel pylône.

Mais c'est surtout la fermeture des portes qui peut être empêchée très facilement, qui provoque la plupart des dépassements du temps d'arrêt (et en passant, dans le Métro parisien, on peut observer comment fonctionne une fermeture des portes efficace...).

Conclusion: PEKABA ne résout pas ces problèmes et il en crée d'autres – dont certains ne sont pas sans danger. D'ailleurs, il est fort probable que le projet soit de toute façon voué à l'échec en raison des coûts importants, car des panneaux de secteur et des marques de quai LED suffisamment visibles pour les mécaniciens de locomotive sont hors de prix.

Addendum

Le chef de la conduite des trains de voyageurs ainsi que le chef de la filiale ZF Suisse Nord-Ouest se sont transformés en experts de la précision d'arrêt des trains au cours du projet PEKABA – aucun des deux n'a jamais conduit un train. Ils ont laissé entendre que le personnel de loc pouvait s'arrêter avec une précision de cinq mètres. A cette occasion, nous pouvons révéler ceci: le personnel de locomotive peut même s'arrêter au centimètre près, à savoir quand on se rapproche de véhicules stationnés. Toutefois, dans ce cas, la vitesse n'est que de 1 à 2 km/h, ce qui entraîne les pertes de temps correspondantes – tout comme avec le projet «PEKABA». ➤

PEKABA 3

Le système de points d'arrêt 1/2/3/4/H fonctionne parfaitement bien sur le domaine du S-Bahn zurichois. Il est flexible, bon marché et garanti sans erreurs possibles. Son seul défaut: il vient de Zürich. *Stephan Gut, président de la section Suisse orientale*

La croissance de voyageurs pronostiquée est si élevée que les CFF ont décidé d'évaluer par un premier projet les mesures quantifiables à court terme, ce qu'on appelle «quick win». Mais c'est en s'attaquant aux détails qu'on appréhende la réalité. Un voyage au Japon ne garantit pas la faisabilité en Suisse, d'autant plus si seul certains éléments sont pris en compte. S'il manque la structure de base, comme le matériel roulant ou de nombreuses portes permettant un transfert rapide des passagers, les mesures n'auront guère d'effet.

Il semblerait que les responsables de projet soient bien conscients du problème que pose le manque de structure comparable. Ce n'est pas sans raison que cinq gares-pilotes ont été sélectionnées selon le critère suivant: le trajet est adapté, car le matériel roulant utilisé est unifié, que ce soit dans le trafic régional ou le trafic de grandes lignes. Pourtant, il faut trouver des solutions pour augmenter les capacités d'accueil des passagers, et ce pour l'ensemble de la Suisse, car elles servent de lignes directrices dans la stratégie de gestion des travaux de construction des gares.

Il faut considérer deux critères principaux: 1) la gestion de la circulation des personnes au moyen de panneaux de secteur et 2) la signalisation du point d'arrêt à l'intention des mécaniciens de locomotive. Actuellement, les deux facteurs sont mélangés et les mécaniciens de locomotive doivent s'orienter sur les mêmes points d'arrêt que les clients. Ce qui semble être efficace à première vue s'avère finalement problématique: étant donné que le point de l'arrêt n'est pas représenté par une signalisation 1/2/3 logique (100 m / 200 m / 300 m), le mécanicien de locomotive doit consulter le LEA pour chaque arrêt et dans chaque gare (par exemple, arrêt au panneau secteur H+25). Cela conduit aux problèmes suivants: le mécanicien est interrompu dans le processus de freinage en arrivant en gare, ce qui n'est certainement pas un plus pour la sécurité, et l'arrivée est ralentie en conséquence, ce qui nuit à la ponctualité, réduisant par là-même l'objectif du projet à néant. Tout compétent qu'il soit, qui peut imaginer qu'un mécanicien de locomotive, avec des services variant quotidiennement dans 300 gares, avec chacune trois longueurs de train différentes (= points d'arrêt), puisse à tout moment savoir par cœur à quelle lettre

s'arrêter. En outre, les lieux d'arrêt entre les panneaux sectoriels, marqués par une ligne blanche ou des voyants LED, sont totalement impraticables. Dans un virage à gauche avec le perron sur la gauche, ces arrêts ne sont visibles que dans les derniers mètres (voir: ponctualité). Dans les gares en ligne droite ou «bien courbées» l'identification du lieu d'arrêt potentiel est difficile, surtout la nuit, quand on a face à soi une douzaine de petites sources lumineuses à l'entrée en gare. Une arrivée qui se fait actuellement à environ 60 km/h au début du quai, devra être drastiquement revue à la baisse.

La programmation du LEA est également un facteur d'incertitude et de coûts. Chaque train a son propre lieu d'arrêt en fonction de sa longueur. Pour chaque train de remplacement programmé à court ou moyen terme avec une longueur différente, pour chaque DPZ inversée (locomotive plus trois voitures) et pour chaque composition double (au lieu d'une simple ou vice versa) le LEA indique le mauvais lieu d'arrêt, et le mécanicien n'a aucun moyen d'obtenir la bonne information.

Conclusion

Pour les clients, la nouvelle signalisation des panneaux de secteur est un premier pas. Avec les panneaux des deux côtés à la fin de chaque secteur et les lettres de secteur identiques à droite et à gauche, le client peut mieux s'orienter sur le quai.

Le lieu d'arrêt pour le personnel de loc doit être signalisé par des panneaux logiques, indépendamment du LEA et de la composition, c'est-à-dire 1/2/3/4/H. Sur les lignes avec des compositions classiques de 75 m, le «1» peut être mis en place, afin que le Flirt et une composition de 100 m soient tous deux correctement positionnés. Pour les unités de 150 m, l'arrêt sera compris entre «1» et «2», etc.

Ce système fonctionne parfaitement dans le RER zurichois. Il est flexible, abordable et sans problèmes. La seule amélioration à apporter à ce système existant serait une présentation uniforme des panneaux et de leur éclairage (au moins par gare) afin de permettre une entrée en gare rapide, mais sans stress.

Pour finir, je tiens à remercier le chef de filiale responsable du projet, Fabian Rippstein, pour le temps qu'il nous a consacré et le débat ouvert et passionnant sur place. ➤

La sécurité

Réflexions sur la sécurité et la répétition de cas de signaux aux CFF. *Ueli Amrein, président de la section Lucerne-Gothard*



Toutes les semaines, on peut lire de nouvelles annonces concernant les cas de signaux dans les e-news et ce thème est repris lors des journées d'instruction. Que peut-on faire pour y remédier? Quel est le problème? La conclusion est la plupart du temps «erreur humaine». Comment en est-on arrivé là?

Il est dans la nature humaine de commettre des erreurs mais les causes et les circonstances préalables sont rarement prises en considération. On oublie souvent que le mécanicien de locomotive n'est qu'un homme et pas une machine et qu'à l'image de celles-ci il se dégingue si on le surcharge et qu'on ne l'entretient pas comme il faut!

De plus en plus de prescriptions, informations, lignes directrices, avis, e-news, TAV, e-mail, SMS, nouveautés dans le déroulement des examens périodiques, service des portes en 18 pôles, etc. nous procurent de quoi s'occuper. Et l'environnement privé joue aussi un grand rôle. Après 24 ans d'expérience en tant que mécanicien de locomotives je peux dire que de mettre nos journées de travail irrégulières et durant les week-ends sous un même toit demande une organisation toujours plus grande.

Le 15 décembre 2013, les nouvelles BAR entrent en vigueur pour le personnel de CFF P. A nouveau, cela va nous demander un investissement pour adapter les conditions de travail comme par exemple la succession acceptable entre les jours de travail et les jours de congé ainsi que le respect des 4,5 heures de conduite. Dans le trafic des marchandises, il règne un tel chaos de sorte que ce qui vaut aujourd'hui est déjà dépassé demain.

C'est exactement à ce point que nous devons faire entrer nos supérieurs dans la partie, afin que le personnel des locomotives ne soit pas débordé. Malheureusement c'est souvent le contraire qui se produit. Cela peut donc se poursuivre joyeusement et on se posera encore x fois la question:

«Pourquoi un mécanicien a-t-il à nouveau grillé un feu rouge?» ➤

Test discutable

Test discutable de la part d'un CLP. *Jens Meyer, mécanicien CFF V*

Après un arrêt normal à Arth Goldau mon téléphone de service s'est mis à sonner. Mon chef mécanicien (CLP) était l'auteur de cet appel. Comme j'étais en plein processus de départ, j'ai rejeté l'appel. Peu après, j'ai reçu le SMS suivant: «Allo Jens. Tu as bien agi. Tu ne t'es pas laissé déranger durant le processus de départ. Lg CLP»

Arrivé à Lucerne, je l'ai rappelé et il m'a expliqué qu'il était assis au café et qu'il m'observait. Il voulait savoir si je me laisserais distraire durant le processus de départ. On peut finalement aussi rejeter les appels de son chef. Est-ce que cela était en ordre pour moi?

Cela n'est pas O.K. pour moi. Je considère cette manière de tester ses subordonnés durant le service comme dénuée de sens, dangereuse et dépourvue de respect.

Je revendique à ce sujet un plus grand doigté de la part de mon CLP, lequel me harcèle en matière de gestes métier.

Et encore: cette situation m'a poursuivi toute la journée ce qui peut vite se révéler dangereux avec les contraintes qui nous occupent dans notre activité de tous les jours. Que ce serait-il passé si j'avais répondu au téléphone à Arth-Goldau? ➤



Liste de souhaits

Liste de souhaits à l'intention du petit Jésus. *Andreas Rittiner, mécanicien CFF Cargo Brigade*



Cher petit Jésus,

Lorsque j'ai commencé comme aspirant aux CFF, c'est-à-dire il y a près de 30 ans, un mécanicien illimité (ubv) m'a dit: «Chaque Citroën 2CV (deux chevaux) a une petite lampe rouge • qui indique que le frein à main est tiré. Les Re 4/4 II et Re 6/6 qui coûtent beaucoup plus cher, n'en ont pas.»

Trente ans plus tard, durant l'hiver dernier, les Re 420 et les Re 620 ont reçu 2 drapeaux fluorescents chacune et qui ornent les locomotives, indépendamment du fait que le frein à main soit serré ou non.

Ensuite est arrivé l'été et les mécaniciens ont commencé à tirer les stores (un bon 30% des climatisations ne fonctionnent pas durant cette saison) et du coup, les drapeaux trompeurs devenaient invisibles tant de l'extérieur que de l'intérieur. Ainsi les locomotives ont commencé à rouler avec des drapeaux au vent. On a donc fait une nouvelle trouvaille et annoncé au mécanicien par le biais d'un pense-bête sur le LEA, qu'il devait contrôler tous les freins à main des locomotives. Cela ne garantit toutefois pas à 100% que tous les freins à main soient lâchés.

Qu'est-ce qui viendra ensuite? Peut-être une APP sur l'iPad? Si on avait commencé à équiper les locomotives avec une petite lampe rouge de la 2CV, à raison d'une cabine par jour ouvrable, cela ferait 25 ans que toutes les Re 420 et toutes les Re 620 disposeraient d'une surveillance efficace des freins à main et on aurait de la sorte moins de méplats aux bandages. Le mécanicien illimité (paix à son âme) n'aura jamais connu l'évolution technique ni la réalisation de sa proposition d'amélioration. Je me demande même si moi-même je la verrai un jour ou si les locomotives seront ferrillées sans la petite lampe rouge mais avec des méplats aux bandages.

Cher, très cher petit Jésus, donne enfin deux petites lampes rouges, qui indiquent clairement au mécanicien qu'un frein à main est serré.

Avec mes amicales salutations. ➤

Promoteurs

Promoteurs à la Conduite des trains de CFF Voyageurs. *Hubert Giger, président VSLF*

Il y a plus de cinq ans, le système des promoteurs a été lancé à la Conduite des trains de CFF Voyageurs. Entretemps, il a été introduit dans toutes les divisions de voyageurs et d'infrastructure. Texte original 2006: «ambassadeurs/promoteurs = personnes possédant courage civil et esprit. Calme et courage sont des auxiliaires importants, si tu es prêt à l'exposer un peu en fonction de la situation. Les promoteurs agissent en qualité de capteurs, respectivement de donneurs d'informations, d'ambassadeurs communiquant des histoires et des exemples positifs crédibles, de penseurs non-conformistes qui transmettent activement des suggestions directement à la conduite.»

En dépit des préoccupations du VSLF, les CFF ont fermement soutenu le système des promoteurs, mais après des complications en début de projet, ils ont converti le nom en Forum. Le VSLF est à chaque fois invité à assister aux réunions du Forum, mais au contraire des syndicats partenaires et de la commission du personnel, il s'abstient d'y participer et explique: le VSLF prend ses distances avec le système Forum / promoteurs et renvoie au CCT CFF, annexe 10/11 (participation dans l'entreprise) et à l'info n° 92 du VSLF, datée du 1er novembre 2006.

Une réunion du Forum de deux jours a lieu annuellement à la Conduite des trains de CFF Voyageurs. En dehors de la direction (10 personnes) environ 40 mécaniciens de locomotive sont invités, ainsi que les traducteurs. Les coûts totalisent 100 jours de travail, en plus des dépenses liées à l'organisation et à l'hébergement.

Jours de travail: 100 x 435.- : CHF 43500.-
Lieu de réunion ca. CHF 10000.-
Hébergement: ca. CHF 10000.-
Total min.: CHF 63500.-

Temps de travail des méc. participants: 40 x 492 Min. x 2: 39360 min.
39360 min. / 2300 méc: 17,1 min. Par conséquent, chaque mécanicienne et mécanicien de locomotive travaille annuellement plus d'un quart d'heure pour le Forum.

Un des participants au forum a confirmé que si les sujets devenaient rares, la sociabilité était d'autant plus importante. La convivialité était également à l'ordre du jour lors de l'achèvement du projet LEA 3 avec une balade en bateau sur le lac des Quatre-Cantons. Et le même jour, probablement pour renforcer l'esprit d'équipe, un département RH des CFF a visité le NLFA. Tant que le public paie ces événements sous forme de billets, transports, taxes, RPLP, surtaxes de TVA, etc. tout cela reste très gentil et agréable. ➤

Wimmis, et ensuite?

Le 4 juin 2009, à la gare de Wimmis, sur la ligne entre Spiez et Zweisimmen, un tragique accident a eu lieu au départ d'un train régional. Que s'est-il donc passé? Heiko Bruno, co-vice-président section BLS



Une femme qui était à l'arrière a voulu quitter le train. Cependant, comme la composition du train, comprenant deux «Lötschberger», était trop longue pour le quai de la gare en question, elle est tombée en essayant de sauter sur le ballast du train en marche. Il est clairement prouvé que le train a démarré avec la porte ouverte. On ne peut pas affirmer avec certitude si, comme le conducteur du train l'a toujours maintenu, les voyants de contrôle des portes étaient éteints juste avant le départ du train. Le collègue était seul dans la cabine, comme tous les mécaniciens de locomotive la plupart du temps, et n'a donc aucun témoin oculaire.

En première instance, devant le Tribunal régional de l'Oberland, à Thoune, le mécanicien de locomotive a été reconnu seul responsable et condamné à une amende salée. Les conditions plus que défavorables qui entouraient cette affaire, non conformes à la loi, n'ont joué aucun rôle. Il semble que les enquêtes aient été conduites dans une

seule et unique direction. La déclaration de l'expert, qui prétendait qu'il était impossible que les voyants de contrôle des portes puissent être éteints avec les portes ouvertes, a été décisive.

Nous – le comité de la section BLS du VSLF, le collègue concerné et la défense – avons mal évalué les chances avant le premier procès. Puisque le collègue avait toujours affirmé que les voyants de contrôle des portes étaient éteints avant la mise en mouvement du train et qu'à notre avis il



n'était pas possible de réfuter ce fait sans laisser place au doute, nous avons pensé que le jugement tomberait en faveur de l'accusé. Le jugement a durement surpris toutes les parties. Il était clair qu'il faudrait faire appel.

Le comité de notre section m'a demandé de coordonner l'assistance pour notre membre. Dans la période qui a suivi, des informations ont permis d'entretenir un nouvel espoir de succès, en deuxième instance. Nous avons recueilli des faits et nous sommes occupés de manière intense de tous les détails juridiques et techniques possibles qui pourraient avoir de l'importance pour ce cas. Et nous avons pris connaissance de faits qui contredisaient clairement la déclaration de l'expert.

D'une part, il existe des cas décrits par rapport de mécanicien (avec témoins) où les voyants de contrôle des portes étaient éteints malgré les portes ouvertes, et d'autre part, lors du premier procès, il n'a pas du tout été fait mention du commuta-

teur facilement accessible qui se trouvait dans le cadre de la porte. A ce sujet, on ne peut que spéculer. Après la présentation des nouveaux faits à l'attention de la Cour, la date du procès fixée au 12 février 2013 a été repoussée afin de permettre l'examen des preuves par un autre expert. Durant cette phase, le BLS nous a proposé les services d'un technicien. Le collègue accusé et son avocat ont refusé. Je crois que nous n'avons pas besoin d'en expliquer les raisons plus avant.

Je tiens à souligner clairement que ma tâche ne consistait pas à découvrir d'autres coupables potentiels, mais à soutenir notre collègue. Mais nos recherches ont alors mis en lumière des erreurs scandaleuses dans la planification de trains trop longs, ce qui a plus que favorisé les possibilités d'un tel accident. Le personnel de locomotive s'est vu donner l'ordre de conduire ces trains, sans que les autorisations idoines aient été obtenues et que les mesures nécessaires dans de tels cas aient été prises. Dans ce contexte, il est important de mentionner qu'il ne s'agissait pas d'un oubli ou d'une absence de connaissances. Non! Cela a été fait en toute connaissance de cause, de façon délibérée et à l'encontre des règlements en vigueur. Avec confiance, le collègue, accompagné par son avocat et plus de 20 mécaniciens de locomotive en qualité d'observateurs silencieux, s'est rendu le 24 septembre 2013 à l'audience de la Cour suprême à Berne, présidée par Monsieur le juge d'appel Fritz Aebi. Nous nous attendions, cette fois, à obtenir un meilleur résultat pour notre collègue. Les nombreux collègues présents assistaient pour la première fois à un procès, ce qui a créé une certaine agitation parmi eux. Dans ma rétrospective personnelle, je dois dire que toutes les parties prenantes, à savoir les juges, l'accusation et la défense, se sont soucies de maintenir une atmosphère constructive et respectueuse. Permettez-moi, à ce stade, une remarque très personnelle. M. le juge d'appel Aebi m'a fortement impressionné par son calme et sa façon de gérer le procès. Le jugement prononcé a confirmé la culpabilité du collègue, mais différemment du premier procès, avec une peine nettement moins sévère. Le tribunal a fait valoir toutes les circonstances atténuantes possibles en faveur du mécanicien de locomotive. Aujourd'hui, dans tous les domaines de la vie, notre monde est déterminé par la technologie. Indéniablement, avec les équipements techniques, la sécurité absolue n'existe pas, qu'il s'agisse de l'énergie nucléaire, des avions, des locomotives ou des machines à laver. Aussi, la Cour n'a pas complètement exclu l'erreur technique, mais elle était néanmoins d'avis qu'il y avait eu, dans cette affaire, une erreur humaine de la part du mécanicien de

locomotive. Maintenant, après un certain temps passé, les personnes impliquées sont de plus en plus convaincues que notre collègue a obtenu un bon résultat. D'après moi, considéré du point de vue de la Cour, le verdict est concluant, précise toutes les circonstances de l'accident, et indique clairement que le mécanicien de locomotive est, de fait, considéré comme coupable par la Cour mais que, néanmoins, le BLS partage une responsabilité non négligeable. A la différence du premier procès, quelques-uns des arguments de la défense ont trouvé écho non seulement auprès des juges, mais également auprès du procureur.

J'ai intitulé cet article «Wimmis, et ensuite?». Que reste-t-il à dire, après le verdict? Je ne suis pas tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle le BLS ne peut pas se soustraire à ses responsabili-

Merci

Par la présente, je désire remercier chaleureusement tous les collègues de leur soutien tout au long de mon difficile périple au travers des instances judiciaires. Que ce soit par des rapports de mécanicien, l'organisation des prescriptions, la collecte de preuves de toutes sortes ou par des paroles de réconfort, j'ai me suis senti vraiment soutenu.

Un grand merci à tous!

Sans le soutien de notre association, le VSLF, le résultat du procès aurait certainement pu se présenter moins bien pour moi. Le président Hubert Giger a joué un rôle majeur dans ma défense. Sans ménager ses efforts, il a élaboré une argumentation précise pour ainsi dire sans faille. Merci, Hubert!

La présence au tribunal de nombreux collègues de différentes ETF s'est également avérée très utile. Ma section VSLF BLS m'a soutenu par tous les moyens. Ça fait plaisir de constater que, pour les mécaniciens de locomotive, la solidarité n'est pas un vain mot.

Il ne me reste plus qu'à tenter d'exprimer ma gratitude à l'égard de tous ceux qui ont apporté leur aide. Et, tout particulièrement, je souhaite à tous les collègues de ne jamais devoir faire face à une telle situation. Je vous souhaite bon voyage à tout moment!

Jörg

tés. Et pourquoi pas? Un collègue a commenté le verdict avec les mots suivants : «Comme toujours, on laisse filer les gros et on s'en prend aux plus petits.» Le BLS a plus de 2000 employés, dont une minorité a quelque chose à voir avec cet incident. Ce n'est pas juste que les personnes à l'avant, les chefs de répartition, les mécaniciens de locomotive ou les agents de train, par exemple, doivent toujours assumer la responsabilité des erreurs commises en personne, tandis que les cadres moyens et supérieurs peuvent se cacher dans l'anonymat, derrière le nom de l'entreprise. Il faut établir les responsabilités. Les cadres reçoivent un salaire élevé, c'est correct. Ces gros salaires sont justifiés par de grosses responsabilités, alors qu'ils les assument, ces responsabilités. Sinon, la confiance se perd. Je ne suis pas pour une culture de la punition dans l'analyse des erreurs commises, une culture de l'apprentissage apporte davantage à l'entreprise et aux employés intéressés. Cet accident tragique n'est pas un cas isolé; les rapports des mécaniciens de locomotive ne sont souvent pas suffisamment pris au sérieux. Cela doit changer dans un futur proche, c'est-à-dire que les rapports de mécanicien livrés doivent être examinés rapidement et professionnellement. Il faut veiller à ce que les personnes chargées de les traiter aient l'expertise nécessaire pour saisir les conséquences éventuelles et qu'elles soient aptes à exiger les mesures adéquates. La façon dont on ferme les yeux sur les critiques des mécaniciens concernant les installations techniques de certains véhicules est très frustrante pour le personnel de loc, et ce n'est pas normal. Rien qu'en prenant ces critiques au sérieux, tout simplement, on pourrait déjà améliorer la situation. Que pouvons-nous, mécaniciens de locomotive, tirer de ce jugement de la Cour suprême? Le mécanicien est la dernière instance susceptible de parer au danger. L'allégation «La sécurité avant la ponctualité» n'est pas seulement un cliché. Non, qui a suivi le procès connaît la signification de cette phrase. Du fait, de constants changements de réglementation, des responsabilités croissantes sont déléguées au personnel roulant. Notre collègue a plus de quatre ans d'incertitude angoissante derrière lui, ce que je ne souhaite à personne. Par conséquent, il faut connaître la réglementation sur le bout des doigts et, en particulier avant le départ, plutôt observer le voyant des portes deux secondes de plus, dénoncer les lacunes par écrit et, en cas de problèmes, prendre contact avec vos représentants de syndicat. Nous ne laissons tomber personne. Nous l'avons prouvé sans conteste dans ce cas.

Un grand merci à tous ceux qui ont contribué à ce bon résultat.

Récolte de temps de travail

Récolte de temps de travail par le VSLF pour un collègue mécanicien BLS du dépôt d'Erstfeld.

Thomas Krebs, membre du comité VSLF de la section BLS

Un collègue mécanicien BLS du dépôt d'Erstfeld a accumulé un important solde de temps de travail négatif entre le 1er mai 2011 et le 31 décembre 2012 et ce, en raison d'un problème de santé survenu dans le cadre de sa famille et qui a nécessité un engagement intensif de sa part. J'aimerais ici décrire comment il est arrivé à cette situation et quelle charge supplémentaire cela représente d'accumuler un si grand déficit d'heures de travail pour le collègue concerné.

Le 20 mai 2011 est le jour où tout a basculé pour cette famille. Sa femme a soudainement contracté une pénible maladie! Le ciel leur est tombé sur la tête. Le collaborateur a informé immédiatement son supérieur de la situation; il n'était plus question de penser à une quelconque fonction relevant de la sécurité pour un certain temps. S'en sont suivis des séjours hospitaliers, diagnostiques, pronostics, explications, le tout avec une alternance d'espoirs et d'inquiétude. Il a toujours tenu son supérieur au courant du déroulement des événements.

Après le passage du premier choc, quand les esprits ont commencé à se remettre en place, il s'est agi d'envisager un retour à l'activité professionnelle. Le supérieur direct s'est montré très coopératif et le collègue a pu reprendre une activité professionnelle dans un premier temps de deux semaines hors du roulement. Suite à cette période, le collaborateur a recommencé à conduire des trains; au début, il n'a effectué «que» des tours de jour. Il ne pouvait pas assurer les tours de nuit puisque sa femme nécessitait une surveillance accrue durant la nuit. Suite à cet épisode, sa femme a dû effectuer de nouvelles investigations et de nouveaux séjours hospitaliers, ce qui a nécessité de nouveaux jours de congé. Sur les conseils de son chef, il a déposé des demandes pour déplacer ses jours de congé et proposé des jours de congé ainsi que de vacances pour stabiliser la situation. Durant cette période, le solde de son temps de travail est passé à plus de 50 jours négatifs. Un déplacement des jours de congé n'était quasiment plus possible ce qui a contribué au fait que le collaborateur en a utilisé une trop grande quantité.

La disparition du service de nuit et la suppression des bonifications qui y sont liées n'a fait que renforcer le problème ce qui est particulièrement le cas dans les dépôts où les prestations sont essentiellement Cargo. Au sein du BLS, personne n'a réagi et le collaborateur était si occupé par sa situation personnelle qu'il n'a plus jeté le



moindre regard sur son temps de travail. Il s'est entièrement reposé pour cela sur son supérieur direct! Son lieu de service Erstfeld a été ensuite touché par deux éboulements qui ont conduit à des interruptions de trafic de longue durée. Cette situation a donc généré de nouveaux déficits de temps de travail. Ce temps de travail manquant ne sera pas pris en considération puisque ce thème a fait l'objet d'une négociation dans le cadre du partenariat social.

Ce n'est qu'à ce moment que le BLS a réagi, alors que les comptes de temps de travail d'autres collaborateurs se sont dégradés suite aux éboulements et que des prestations entières ont dû être supprimées. Les instances responsables n'ont pris conscience de l'énorme déficit de temps de travail du collaborateur qu'à ce moment. Tout à coup, il a fallu trouver des solutions, la plupart du temps à la charge du collaborateur, et on a fait pression sur lui afin qu'il rattrape le temps de travail

ou qu'il rembourse de manière pécuniaire en renonçant à une partie de son salaire. Il était grand temps que ce collaborateur fasse appel au VSLF. Dans le cas présent, il s'est adressé à moi puisque je m'occupe du département «temps de travail» au sein du comité. Nous avons eu une première conversation téléphonique en août 2012. Il m'a informé de manière ouverte et détaillée, de sorte que j'ai pu me faire une idée de sa situation. Dans son intérêt, il avait gardé précieusement les décomptes de temps de travail de la période concernée, avec toutes les indications nécessaires ce qui permettait d'expliquer clairement le développement du solde négatif. Toutes les demandes étaient disponibles ce qui nous a permis d'établir précisément la chronologie de la maladie.

Je lui ai conseillé dans un premier temps de contacter l'assurance de protection juridique CAP et d'annoncer son cas. Il était ainsi assuré d'un soutien juridique en cas de nécessité. La demande d'assistance juridique ne peut être faite que par l'assuré et jamais directement par le VSLF. Un cas annoncé à la CAP ne signifie pas qu'un avocat va se

précipiter immédiatement auprès du BLS. Il s'agit beaucoup plus de pouvoir se faire conseiller judicieusement et d'expliquer la situation juridique. Il est de toute façon plus justifié de trouver des solutions bilatérales que de s'enfermer dans des disputes juridiques ennuyeuses dont l'issue est incertaine. Nous avons obtenu des informations essentielles de la part de la CAP qui nous ont ensuite permis de mener les négociations à bien.

Après un délai interminable pour trouver une date qui arrangeait tout le monde, une séance a réuni le collaborateur, le représentant du VSLF, le supérieur direct et le conseiller HR, le 14 décembre, pour un premier entretien. Le résultat de cette rencontre a été que nous avons pu présenter notre vision des causes qui ont conduit à ce déficit en temps de travail extrême. Nous avons pu prouver nos dires avec exactitude. Les représentants du BLS nous ont répété que fondamentalement ils n'allaient rien prendre en charge ce qui démontre qu'ils n'étaient pas conscients

de leur coresponsabilité. Au contraire, ils ont trouvé qu'ils en avaient assez fait en mettant des jours de congé à disposition du collaborateur. Ils n'ont surtout pas tenu compte du fait que le collaborateur n'avait pas d'autre possibilité. Il était de son devoir de prendre soin de sa femme et de sa famille et c'est une tâche qu'on ne peut pas toujours déléguer!

Nous avons amené le Code des obligations sur la table. Celui-ci règle les relations employeur-employé lorsque la CCT ne le prévoit pas. L'article du CO 324a règle ce cas de manière précise. Le BLS a demandé à étudier la situation de manière approfondie et nous leur avons mis nos données détaillées à disposition. J'ai eu l'impression que, malgré le délai relativement long utilisé pour arriver à un solde pareillement négatif, personne au BLS n'avait trouvé nécessaire d'étudier le dossier à la loupe et d'entamer des poursuites judiciaires. Nous nous sommes donc quittés sans résultat, mais avec la ferme intention de nous retrouver une nouvelle fois.

La deuxième rencontre s'est déroulée le 30 janvier 2013 à Erstfeld. Le responsable BZL a pris la place du conseiller HR à la table des discussions. Nous avons fait état de notre espoir que le BLS prenne à sa charge le temps de travail manquant que le collaborateur avait directement consacré aux soins de sa femme. Les représentants du BLS se sont montrés coopératifs et nous ont fait une offre que nous avons acceptée après une étude attentive. Le temps de travail concerné se trouve dans la CCT BLS annexe 5.2 Art. 2.1 paragraphe 3 5b «absence pour raisons de famille», prévu pour le soin des enfants. Ce point est aussi prévu par le CO, article 324a. Selon ces documents, un collaborateur du BLS a droit à 5 jours (CCT) et le CO prévoit un minimum de 3 semaines, par année. A ce propos, il existe en Suisse trois listes qui décrivent ces exigences. Dans le canton de Berne on parle de «l'échelle bernoise».

Après ces entretiens, le collaborateur a enfin disposé d'une représentation claire de l'assainissement de son compte de temps de travail. Les détails de la négociation sont disponibles dans le tableau annexé et ont fait l'objet d'un affichage dans tous les dépôts du BLS.

Parallèlement, le comité a réfléchi au moyen de venir en aide à notre collègue de manière rapide et simple. J'ai donc déposé une motion pour qu'on fasse intervenir le fonds de solidarité du VSLF, motion qui a été adoptée dans la foulée. Ce fonds est constitué expressément pour ce genre de situations. En outre, le comité de la section VSLF BLS a proposé d'effectuer une collecte de temps de travail de solidarité lors de la dernière assemblée générale. Le

feedback de cette action a été tout simplement grandiose! Dans le détail, la solution se présente comme suit:

- Le BLS a décidé de prendre en charge 34 jours, en raison de la situation dramatique dans laquelle s'est trouvée la famille du collaborateur.
- Un crédit de 10 jours à inscrire sur le compte du collègue a pu être dégagé de l'action de solidarité du VSLF.
- Le collègue a obtenu une contribution conséquente issue du fonds de solidarité du VSLF.
- Il doit compenser le solde lui-même, mais un délai conséquent a été accordé.
- Les déficits en temps de travail consécutifs aux éboulements du Gothard ne sont pas pris en compte ici délibérément. Ils ont fait l'objet de négociations entre les partenaires sociaux et le BLS. Ceci est rendu aussi nécessaire afin de garantir une égalité de traitement avec l'ensemble des mécaniciens.

J'aimerais adresser mes plus vifs remerciements, au nom du collègue concerné et des membres du comité, à tous ceux qui se sont engagés dans cette action et qui ont donné une partie de leur temps de travail! Mes remerciements vont aussi aux mécaniciens du dépôt d'Erstfeld qui se sont toujours montrés avenants et flexibles afin que notre collègue puisse effectuer des services de jour.

Les différents bureaux du BLS se sont comportés de manière si courtoise que des entretiens constructifs et fructueux ont pu

être menés, entretiens qui ont permis d'obtenir des résultats positifs pour toutes les parties. Le collaborateur dont on parle ici a décidé de quitter le BLS de plein gré. On attend de voir si les départements concernés du BLS seront en mesure de lui clôturer son compte de temps de travail selon les accords convenus d'ici à son départ. Le collaborateur, de son côté, a fait tout ce qui était en son pouvoir pour y parvenir. Ce cas nous démontre que la CCT BLS et le Code des obligations constituent les meilleurs moyens pour régler les conflits en relation avec le droit du travail. Il est donc important, qu'à l'avenir, la CCT BLS bénéficie d'améliorations obtenues par le biais des négociations.

Il est particulièrement réjouissant de constater le phénomène de solidarité réputé mort chez les mécaniciens de locomotives. Le fait de pouvoir compter dessus est une certitude qui a encore toute son actualité. Cela démontre de plus la nécessité et les possibilités qu'offre une association professionnelle comme la nôtre. Il est évident pour moi que des événements comparables à celui qui nous occupe aujourd'hui se reproduiront plus souvent à l'avenir! La pression subie par le personnel des locomotives va en augmentant, aussi en matière de temps de travail, et les entreprises vont tenter de reporter sur nous le temps manquant en nous imposant leur façon de voir les choses.

Nous souhaitons tout de bon à notre collègue et à sa famille.

Un billet de commissions comme signal

Anja Bösch, mécanicienne de locomotive d'Altstetten

Depuis plus d'un mois, je cherche le signal «repère pour modification de vitesse maximale» à la diagonale d'Hürlistein. Où est donc ce fâcheux kilomètre 18, pourtant si bien mentionné dans le RADN? Le kilométrage autour d'Effretikon-Hürlistein est déjà assez complexe et les nouvelles informations kilométriques des pylônes de caténaire sont de toute façon inutilisables.

Mais voilà que depuis quelques jours, une feuille A4 (une feuille de papier!) est fixée au pylône, pour servir de signal au personnel de locomotive. Est-ce que les CFF se payent ma tête? Les dispositions d'exécution impliquent-



elles maintenant que des bouts de papier soient pris comme signaux? Après avoir pu exprimer ma frustration auprès de l'expert PEX, je n'aimerais pas entendre «nous avons un problème de qualité chez Infrastructure». Je vois bien que nous avons un problème – où est la solution?

En fait, je trouve cela assez triste et plutôt tragique. Nous prenons la responsabilité de nombreuses vies chaque jour et faisons de notre mieux pour ne pas faire d'erreurs. Et puisque nous travaillons avec une telle précision, nous avons le droit d'exiger des signaux précis, correspondant aux prescriptions de circulation des trains.

Service 18 pôles ou la folie de la bureaucratie CFF

Jusqu'à présent, les trains tractés par une locomotive fonctionnaient avec la commande UIC à 13 pôles, ce qui signifie que la fermeture automatique des portes est fonctionnelle mais que ni le contrôle ni le déverrouillage sélectif n'étaient présents. *Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio*

Le personnel des locomotives n'avait donc pas la certitude, lors du départ, que toutes les portes étaient bien fermées. En outre, il ne pouvait pas non plus bloquer l'ouverture des portes du côté opposé au quai dans les gares, pas plus qu'il ne pouvait empêcher qu'une porte ne soit ouverte lors d'un arrêt imprévu en pleine voie. Sur pression de l'Office fédéral des transports OFT, les CFF ont dû changer ce mode de fonctionnement peu adapté aux conditions actuelles et passer aussi en mode 18 pôles pour les trains tractés par une locomotive, comme cela se fait pour les IC-2000 et les navettes VU IV depuis de nombreuses années.

Simultanément, la commande et le pontage du frein d'urgence ont aussi dû être activés sur les trains tractés, ce qui permet par exemple au mécanicien de s'arrêter avec son train une fois qu'il a quitté un pont ou un tunnel et que le frein d'urgence a été actionné par un passager.

Ce qui s'est ensuite déroulé lors de l'été 2013 n'est qu'une fois de plus l'illustration de la conversion d'une



mesure censée et nécessaire en caricature dilettante, inutilisable et irritante une fois que celle-ci passe par les broyeur de la colossale bureaucratie des CFF.

Le personnel des locomotives s'est vu remettre dans une courte période les documents suivants afin de les étudier:

- P 20002011, Trains tractés par une locomotive de type Re 420/421, complément à la commande des portes UIC 18 pôles, valable dès le 9 septembre 2013, 6 pages
- P 20002012, NBA EP (pontage du frein d'urgence) pour trains tractés par une loc. de type Re 460 ainsi que Re 420/421, valable dès le 9 septembre 2013, 8 pages
- P 20034956, Prescriptions d'exploitation trafic CFF, complément pour la commande du frein d'urgence, valable dès le 9 septembre 2013, 14 pages
- P 20054260, Prescriptions d'exploitation trafic CFF, dérangement des portes en mode de fonctionnement UIC 18 pôles, valable dès le 1er août 2013, 6 pages
- P 20056882, Prescriptions d'exploitation trafic CFF, dispositions complémentaires pour la formation des trains, véhicules, valable dès le 1er août 2013, 4 pages

Sans rapport avec l'introduction du mode UIC 18 pôles et du pontage du frein d'ur-

gence sur les trains tractés, le personnel des locomotives a dû dans un même temps se familiariser avec le document suivant :

- P 20051184, Cahier du matériel roulant «trains navettes», Navettes Re 460, Tableaux et processus de desservance, valable dès le 1er août 2013, 14 pages.

Nous aimerions ici faire remarquer que les différents documents sont rédigés de manière tout à fait correcte. Mais, leur conception et leur quantité font que leur utilisation devient tout simplement impossible dans la pratique. Dans ce contexte, on doit effectivement se poser la question de savoir si le tableau d'affichage virtuel TAV n'arrive pas aux limites de sa fonctionnalité lorsque dans un délai si bref il se retrouve inondé de nouvelles

prescriptions et qu'ensuite, le personnel se retrouve seul en face de la machine à devoir se procurer lui-même sa propre interprétation des choses. Afin de donner une chance de comprendre ces prescriptions au personnel des locomotives, du moins de manière superficielle, le VSLF a élaboré une checklist «Formation/véhicules en service UIC 18 pôles», que les experts d'examen et les chefs du personnel des locomotives ont entre-temps décidé d'utiliser.

Visiblement, cette situation est aussi devenue intenable pour les CFF, de sorte que, comme dans chaque cas semblable, un groupe de travail a été mis sur pied. Ce groupe est constitué de représentants de la conduite du personnel P-OP-ZF, de la commission du personnel et de représentants des syndicats et a pour mission «d'éclaircir la situation et de remanier le document» (ZF dixit). Ainsi que «mesures immédiates: tous ont affirmé le caractère urgent de la situation. Nous avons visiblement mis en vigueur un certain nombre de mesures qui ne peuvent tout simplement pas être appliquées (p. ex. Re 420 dans la P 20002012). Nous avons besoin ici d'une communication rapide à l'intention du personnel des locomotives, ce qu'il doit faire. Ou, le cas échéant, retirer les documents contestés jusqu'à ce que la situation devienne plus claire? Réfléchissez, à côté d'un remaniement ou d'un éclaircissement au niveau du contenu, comment des mesures immédiates pourraient être prises afin que les mécaniciens puissent

comprendre l'essence de la mesure. Nous sommes prêts à collaborer en fonction de nos disponibilités.» (ZF dixit).

Il ne s'est malheureusement rien passé jusqu'au délai de rédaction du Loco Folio, les prescriptions inutilisables continuent à être valables. Visiblement, le responsable surmené des prescriptions ferroviaires se voit dans l'incapacité de remanier ses prescriptions dans un délai raisonnable et ne conçoit pas de prendre d'autres mesures immédiates. En outre «le know-how ferroviaire», n'est-il pas un des fondements en matière de conduite du personnel des CFF? Il est à souhaiter qu'en cas de nécessité, dans une situation comme celle qui nous intéresse et qui concerne des prescriptions relatives à un domaine relevant de la sécurité, des mesures soient prises aussi au niveau personnel.

Les répercussions sont adoucies dans la pratique, par le fait que dans les gares de formation on accorde une attention toute particulière à introduire dans la composition au moins une voiture non compatible avec le mode 18 pôle afin de réduire la probabilité d'un dérangement couteux en temps lié à ce mode d'exploitation. De la sorte, on évite bien souvent un dérangement aux portes qui se produit sinon en règle générale à la deuxième gare d'arrêt (par exemple Sissach ou Bad Ragaz).

Complément

Nous avons la démonstration que les connaissances nécessaires à l'élaboration de prescriptions font de plus en plus défaut aux CFF dans le sens où les directives relatives à «cahier du matériel roulant des trains navettes, navettes Re 460, tableaux et desservance», «prescriptions d'exploitation trafic CFF, dérangement aux portes en mode d'exploitation UIC 18 pôles» et «prescriptions d'exploitation trafic CFF, directive concernant la formation des trains, véhicules» émanent d'une personne externe aux CFF. Selon l'annuaire téléphonique des CFF, la personne chargée de ces publications (UE59878) n'est autre que Madame Regula Kaspar de l'entreprise «Kompetenz in Logistik».

Dans «Moneyhouse» on peut lire sur cette entreprise: «Regula Kaspar Kompetenz in Logistik, à Berne, Weissenbühlweg 29c, 3007 Berne, Société simple dont le but est: conseil compétent, écolage et coaching en commerce matériel / achats, SCM, logistique, management des processus, conduite et développement de Teams.» ➤

A la fin, qui reste-t-il? Le mécanicien

Il va de soi que les prescriptions prévues par les PCT peuvent être organisées autrement au sein des entreprises de transport ferroviaires par le biais de directives d'exécution. Pour ce faire il faut d'abord le vouloir. *Hubert Giger, président VSLF*



Bonjour

J'ai lu votre information avec grand intérêt dans le TAV. Au regard de quel processus, un mécanicien est-il tenu d'annoncer une perturbation connue depuis longtemps voir même affichée dans la cabine au moyen de la fiche rouge lorsque la pendulation est en dérangement? Les annonces sont publiées au-dessus de P-OP dans divers bureaux et cela surprend que ce soit au mécanicien qui arrive quatre minutes avant le départ dans la cabine de conduite et qui doit se concentrer sur son départ et sur sa marche de faire le nécessaire. Si on applique correctement les prescriptions, il faut prévoir un retard au départ, d'autant plus que des manipulations supplémentaires sont nécessaires pour poursuivre la marche sans la catégorie N et qu'une concentration accrue est requise. Est-ce que je peux vous demander de bien vouloir publier une prise de position officielle? Merci. Avec mes cordiales salutations

Hubert Giger
Président VSLF

Je n'ai pas reçu de prise de position officielle, mais j'ai bien été invité à un entretien. On m'a justifié la nécessité de faire l'annonce de restriction de catégorie que devait faire le mécanicien, laquelle s'adresse bien

entendu à divers bureaux – et qui est aussi connue de Infrastructure – prévue dans le PCT 300.5 art 4.8 «données pour la conduite du train»: Chaque modification des données pour la conduite du train doit faire l'objet d'une annonce au mécanicien de la part du préparateur de train, particulièrement lorsque:

- le train ne peut pas circuler selon sa catégorie de train et de freinage;
- les données divergent du bulletin de charge permanent prévu dans les prescriptions de service;
- les données changent en cours de route.
- Les réductions de vitesse sont à communiquer de manière protocolée au mécanicien de locomotive et le chef circulation doit être informé.

Comme les trains pendulaires sont des trains automoteurs, le mécanicien est en même temps le préparateur du train. Il va de soi que les prescriptions prévues par les PCT peuvent être organisées autrement au sein des entreprises de transport ferroviaires par le biais de directives d'exécution. Pour ce faire il faut d'abord le vouloir, disposer ensuite d'une certaine organisation qui est capable d'introduire et de maîtriser les processus correspondants et surtout, finalement, disposer de

quelqu'un capable d'accepter les exigences et les directives de l'Office fédéral des transports OFT. Comme ces conditions ne sont pas remplies, les organisations syndicales sont les seules qui sont à même d'attirer l'attention sur les aspects importants même si ce n'est pas toujours couronné de succès. Il faut constater que l'OFT exige, dans une lettre adressée aux chemins de fer le 21 août 2013, après l'accident de Granges-Marnand, que la charge de responsabilité s'exerce sur le personnel des locomotives soit expertisée, de même que les risques encourus lors du processus de départ (checklist).

Il s'agit ici une fois de plus d'un report des responsabilités. Et qui reste-t-il, une fois que personne ne veut faire le travail? Le mécanicien de locomotive.

La conséquence pour le personnel des locomotives est une fois encore: exécuter le travail en son âme et conscience, sans pression aucune et admettre que des retards liés à ce processus sont possibles, le tout dans l'intérêt de la sécurité. Il n'est malheureusement pas possible aux CLP et aux PEX de nous soutenir dans cette mesure.

Nos clients ne vont certainement pas apprécier, mais visiblement, l'entreprise ne semble pas s'en préoccuper. ➤

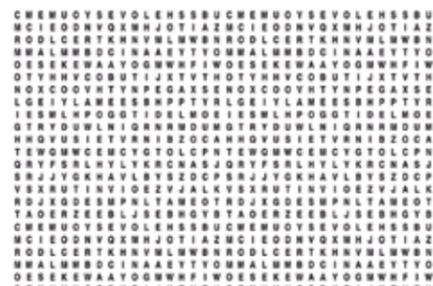
Information au personnel des locomotives du 2 août 2013:

Trains pendulaires:

prière d'annoncer toute réduction de la catégorie de freinage et de train au chef circulation ou centre d'exploitation (CE, BZ). Les trains pendulaires circulent en général dans la catégorie N. En cas de perturbation, lorsque la pendulation est en dérangement ou doit être déclenchée, le mécanicien fait une annonce au chef circulation comme le PCT 300.13 chiffre 4.1 le prévoit. L'annonce que le train pendulaire (ICN, ETR 470 ou ETR 610) ne peut pas circuler selon sa catégorie initiale n'arrive pas toujours jusqu'aux employés de service dans le centre d'exploitation. Pour eux, une telle information est primordiale car elle leur permet de gérer la circulation des autres trains de manière optimale. Souvent un autre train de la catégorie N suit à une distance de block.

Une annonce vieille de plusieurs jours dans le journal de bord, une ancienne carte rouge (réduction de vitesse) ou un rebroussement à la gare terminale ne signifient pas que la réduction de catégorie de train et de freinage a été annoncée. Nous prions donc le personnel des locomotives de bien vouloir annoncer toute réduction de catégorie de train de N vers R ou A au chef circulation et ceci dès la gare de départ et en cours de route si le dérangement se produit durant la marche. Nous vous remercions de bien vouloir faire une annonce correcte dans ces circonstances. Nos clients apprécieront le geste.

CLP Zürich



TAV – Tableau d’Affichage Virtuel ou confusion en vac?

A l’époque, le panneau d’affichage ne disposait que d’un espace limité. Aujourd’hui, le TAV dispose d’un volume illimité pour les circulaires, avis, et documents de toute nature. Même les informations rapides y trouvent leur place. Si un document devait se montrer inutilisable, il est rapidement corrigé ou retiré.

Le lecteur du TAV attentif / la lectrice attentive arrêté sur «à prendre connaissance» ou «à quitter» est confronté parfois au doute: qu’est-ce qui est encore valable, qu’est-ce qui est déjà dépassé ou corrigé? Plus personne n’a une vue d’ensemble! A l’inverse de la capacité d’absorption quasi illimitée du TAV, le système est incapable d’organiser ce flux d’information en fonction des objectifs à atteindre et dispose d’une capacité limitée à les classer et les assimiler. On devrait veiller dorénavant à appliquer des critères dans le choix et le dosage des informations relevant la plupart du temps de la sécurité.

Pour les nombreuses nouveautés, il s’avère que la méthode utilisée jusqu’à présent et qui a fait ses preuves – à savoir l’instruction et la formation continue – devrait être recommandée. Elle a l’avantage de permettre aux collaborateurs de poser leurs questions et qu’ainsi ils disposent tous d’un niveau de formation suffisant et identique. Des thèmes complexes et volumineux englobant de nombreux intervenants comme «la commande des portes en service UIC 18 pôles» ou «le pontage et la commande frein d’urgence NBA/NBÜ» devraient avantageusement être transmis par le biais de ces formations. Une procédure se précipitant tête baissée dans l’introduction des thèmes par voie de circulaires (par exemple le TAV) provoquera inévitablement – comme la figure le démontre – insécurité, circonstances chaotiques et finalement indifférence de la part des collaborateurs et collaboratrices. Ceci ne va certainement pas dans l’intérêt de notre entreprise ferroviaire.

Info du Chef: sécurité, changement d’horaire et recrutement.

La sécurité est notre première priorité (partie 1) Nous comptons actuellement (17.10.2013) 35 cas de franchissement de signaux principaux à l’arrêt. Chaque cas est un incident majeur pour son auteur, chaque cas est définitivement involontaire. (...) Il est donc maintenant important que nous faisons usage de tous les moyens auxiliaires à disposition. Un contrôle du port des chaussures de sécurité devrait aussi devenir superflu.

Cordialement
Mani Haller, Responsable ZF

Afin d’empêcher les cas de signaux on table visiblement sur un maintien du contrôle du port des chaussures de sécurité. De fait les chaussures de sécurité sont aussi des moyens auxiliaires visant à empêcher les cas de signaux. Celui qui ne comprend pas cette corrélation ne connaît rien aux concepts complexes de sécurité des CFF. Les contrôles dans le cas des chaussures de sécurité ne devraient pas être superflus à l’avenir, cela fait bientôt 15 ans qu’ils le sont. Un mécanicien de locomotive à qui on confie chaque jour la responsabilité de conduire des véhicules et de transporter des passagers a certainement les compétences sociales (Soft Skills) pour choisir des chaussures adaptées à sa mission. Ces contrôles sont donc purement programme d’occupation pour des postes de travail qui seraient autrement superflus et dont les coûts sont à la charge de la collectivité.

SMS adressé au PL CFF P le 27. 10. 2013:

«Selon les informations de OCP le vent ramène passablement de feuilles mortes sur les rails, ce qui conduit parfois à des problèmes d’adhérence. Prenez compte de ce paramètre lors des freinages. I. A. responsable ZF»

Il est louable d’informer le personnel des locomotives pendant la marche que les feuilles mortes dansent emportées par le vent. Il serait tout aussi louable d’informer le personnel des locomotives par SMS que le soleil peut éblouir et qu’il serait préférable d’utiliser les stores lors d’un lever de soleil un matin de plein été. Si la formation ou la culture générale du personnel des locomotives ne devait pas suffire pour expliquer le phénomène «mauvais état du rail lors de la chute des feuilles», nous vous fournissons ci-dessous des explications instructives à ce sujet: Wikipedia: feuillage caduque (Botanique), chute des feuilles: Lors des saisons où l’approvisionnement en eau est difficile, les arbres à feuilles caduques perdent un grand nombre de feuilles afin de ne garder que celle du haut qui feront de l’ombre et permettront ainsi de diminuer leur perte en eau. Cette activité existe aussi dans certaines zones climatiques en hiver. Lorsque le sol se refroidit considérablement lors des nuits d’automne, les racines absorbent nettement moins d’eau dans le sol. Près du point de congélation, elles arrêtent même toute absorption d’eau. Entre la feuille et l’arbre se forme une couche de liège. Ce phénomène explique que la feuille n’est plus alimentée et qu’elle tombe.

Madame,
Je ne peux malheureusement honorer votre invitation pour le «petit-déjeuner avec la direction Voyageurs». Alors je profite de ce canal-là pour vous écrire, ce que j’aurais aimé vous dire autour d’un café.

Gestion des ressources humaines

Il y a seulement deux à trois ans nous étions confrontés à un sévère manque de mécaniciens, avec son lot de demandes de congés refusées, d’heures supplémentaires accumulées et même parfois de trains supprimés. Les efforts de recrutements entrepris sur le tard ont finalement permis de désamorcer la situation et de diminuer les comptes horaires dans le rouge.

Mais il semble que l’histoire se répète. De nombreux SMS, des demandes de congés refusées et de nombreux changements de tours témoignent de nouveau d’une situation tendue. Et les dires de la porte-parole CFF (Clivaz ?) à la radio résumant bien la situation: grâce à la solidarité des mécaniciens les trains roulent ...!

Est-il juste que les catégories de personnel qui de par leur temps de travail irrégulier, et des difficultés inhérentes pour organiser leur vie de familles, fassent de nouveau les frais d’une gestion de personnel axée sur le court terme? Il se peut peut-être que les mécaniciens aient tout d’un coup plus envie de jouer la solidarité ...!

Rémunérations insuffisantes pour le personnel en progression salariales

Malgré plusieurs paragraphes dans la CCT, réglementant les modalités de rémunérations pour le personnel en progression salariale, les augmentations versées des trois dernières années ne correspondent de loin pas à ce qui est prévu.

Il est d’autant plus étonnant qu’il semble que les métiers avec horaires irréguliers ont quelques problèmes à séduire de futurs candidats. Les classes pour formation ne se remplissent que difficilement et surtout grâce à une main-d’œuvre de frontaliers. On peut appeler cela «dumping salariale indirecte». Au lieu de rendre le métier financièrement plus attractif pour des Suisses de la classe moyenne, on puise largement dans le réservoir d’employés venant de pays qui ont un niveau salarial inférieur au nôtre. De croire que sous ces conditions la confiance dans l’entreprise et la satisfaction auprès du personnel vont s’améliorer est une illusion. Dommage pour une entreprise qui aimerait devenir



numéro un au niveau d’attractivité sur le marché Suisse. (Selon notre chef RH Jordi)

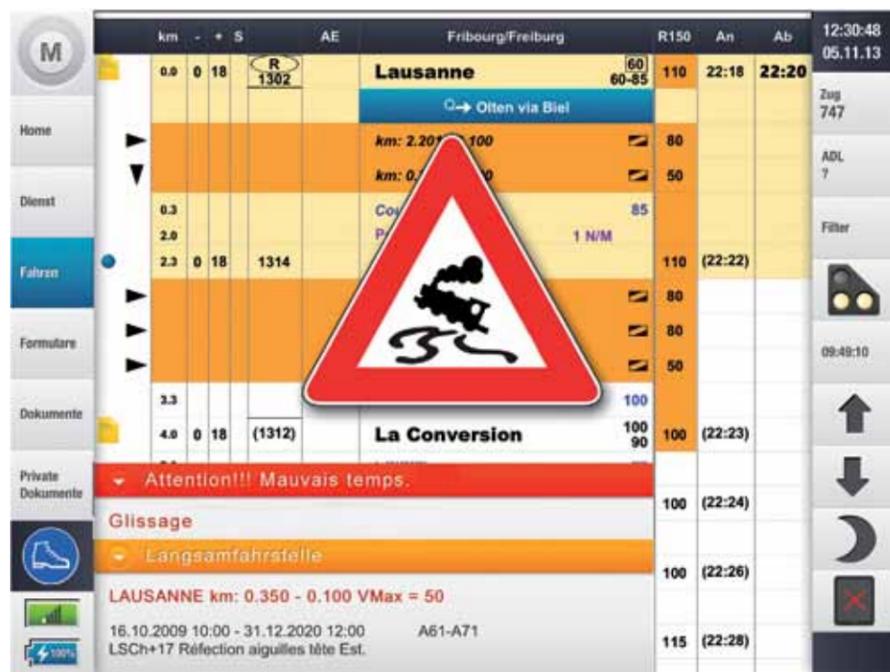
Environnement de travail

La productivité à outrance qui nous est demandé et qui fait que nous discutons autour de «minutes» dans nos planifications des prises de service, des pauses, des prestations de conduite et d’heures de repos, amène les collaborateurs à craquer. Ils sont plus souvent malades, voire accidentés, ce qui provoque une pression encore plus grande sur ceux qui restent opératifs.

Nous avons d’ailleurs l’impression qu’il y a une différence de plus en plus grande entre les unités qui travaillent dans l’opératif, où tout est quantifiable et calculable, et les unités administratives et centrales, où il n’existe même pas une timbreuse pour le contrôle des heures de travail. Quelques expériences vécues, par des mécaniciens travaillant pour des projets

spécifiques dans d’autres services, nous parlent d’un environnement de travail détendu et cool...! Tout le contraire du nôtre. Je ne veux pas seulement passer pour un râleur à vos yeux. Les CFF ont aussi fait d’énormes progrès et nous proposent aujourd’hui des possibilités de développement, qui n’existaient pas auparavant dans notre métier. L’entreprise est devenue plus transparente et nos supérieurs plus accessibles aux revendications et besoins de leurs employés ... la preuve est que je peux vous écrire. Et les outils de travail sont devenus modernes et ergonomiques, merci!
En espérant que le café reste chaud et le croissant croquant pendant que vous lisez ces quelques lignes, je vous remercie de votre écoute et vous présente mes cordiales salutations.

Markus Heer,
mécanicien de loc. à Lausanne



Election CP CFF

Richard Widmer, mécanicien CFF P Zurich



Election au Conseil de fondation de la caisse de pension CFF:

Taux d'abstention 85,67%

14,33% – voilà le maigre taux de participation au vote concernant le renouvellement des représentants des assurés au Conseil de fondation de la CP CFF. Une personne sur sept s'est sentie concernée par cette votation. Cela donne à réfléchir: Cela ne doit pas tenir à la décision de choisir qui a présidé ou présidera dorénavant à la destinée de la caisse de pension. Mesures d'assainissement, affaiblissement des taux, baisse du taux de conversion (et ainsi des rentes), «rentes boiteuses» – voici quelques-uns des mots clés. Et toujours il s'agit de beaucoup d'argent, de notre argent!

Le conseil de fondation est responsable du bon fonctionnement de la caisse de pension CP CFF. Cet organisme a donc le doigt sur le bouton de ce qui régit notre capital de prévoyance. Sur les 12 membres du Conseil de fondation, 6 sont les représentants des employés. Ils siègent au Conseil, afin de garantir nos intérêts.

Pourquoi donc un pareil désintérêt ostensible chez les assurés (électeurs)? Est-ce que cette abstention est le reflet d'une confiance aveugle dans le sens de «mon capital prévoyance est en de bonnes mains» ou plutôt d'une certaine résignation «ils font de toute façon ce qu'ils veulent»?

Les candidates et candidats se sont présentés sur Intranet avec plus ou moins de force de persuasion. Il était en outre possible de les questionner avant l'élection sur leurs objectifs. Nous pouvons aussi les questionner sur leurs actions durant leur mandat. Finalement, ce sont «nos hommes» qui ont le droit de décider de ce qu'on fait avec notre argent. Un peu plus d'engagement de la part de la base – que ce soit uniquement par la participation à une votation – ne peut pas faire de tort!

La soupape «Zweidler»

Rédaction Loco Folio

Cher Hubert

Avec un grand intérêt, j'ai lu ton article sur les freins Oerlikon équipant les véhicules moteur. Le serrage rapide qui constitue la dernière possibilité offerte au mécanicien de sauver ce qui peut l'être peut être considéré comme un équipement sûr au niveau du service depuis 1978. L'ajout de la soupape «Zweidler» – cette désignation n'est pas de moi – permet de garantir un bon fonctionnement du frein Oerlikon. Un membre du VSLF avait réfléchi en ce temps avec astuce. Mon idée avait été monnayée à cette époque à raison de fr. 12 360.– par les CFF. De notre maison on observe facilement la ligne du Bözberg et chaque fois que je vois passer des Re-4/4II et Re-6/6 en course de locomotive je me dis fièrement que le mécanicien pourra toujours s'arrêter en toute sécurité lors d'un serrage rapide. Le dérangement que pourrait constituer une défectuosité au niveau de la soupape de décharge pourra toujours être évité.

Cordiales salutations
R. Zweidler
SBB 1944–1987

Extrait du règlement de la locomotive Re 420/421/430 G-32586:

Soupape à pression minimale

La soupape à pression minimale montée dans le dispositif de protection de la surcharge empêche le desserrage du frein automatique de la locomotive lorsque la pression descend au-dessous de 3 bars dans la conduite générale. Ainsi le frein automatique peut agir avec la pression maximale dans les cylindres lors d'un serrage rapide même si la soupape de décharge est actionnée involontairement ou en cas de dérangement de celle-ci.

Remarque de la rédaction Loco Folio:

Le collègue Zweidler est entré le 1er janvier 1944 aux CFF; en 1973, il est devenu membre du VSLF. Chaque chauffeur apprenait autrefois lors de sa formation le fonctionnement de la soupape à pression minimale qui est effectivement la soupape «Zweidler».

Nous souhaitons tout de bon à Robert et qu'il profite bien de sa retraite bien méritée. ➤

Les cartes rouges

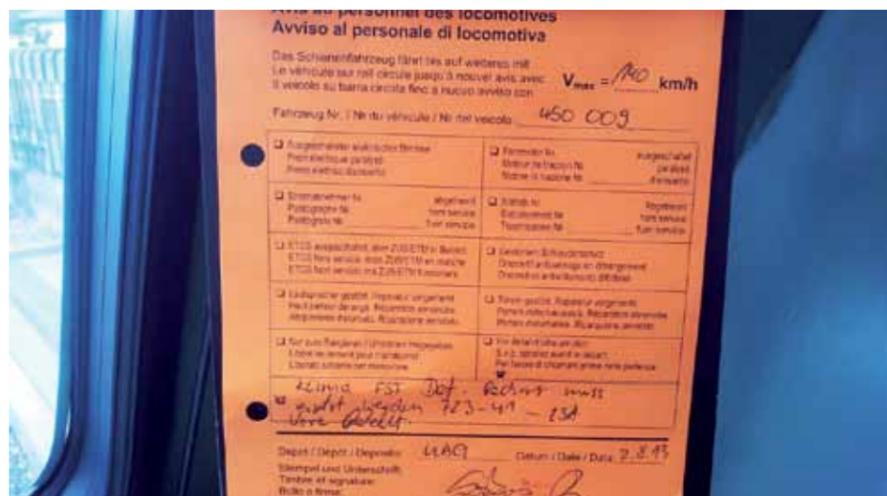
Groupe technique VSLF

Information au personnel des locomotives

Les cartes rouges (ou brunes) d'information au personnel des locomotives doivent être apposées de manière bien visible dans la cabine et servent à communiquer les restrictions dans l'engagement ou le service des locomotives. Aujourd'hui cette carte d'information est utilisée plus

qu'à son tour de manière abusive. La carte présentée sur l'image nous donne une vitesse maximale de 140 km/h. A constater que la vitesse maximale autorisée de la Re 450 009 est effectivement de 130 km/h.

Un quelconque rapport avec l'action «Chaque seconde compte» est plus que probable. ➤



Inscriptions lacunaires ou erronées sur les voitures

Marcel Hämmerli, mécanicien CFF P

Aujourd'hui, de plus en plus de voitures de CFF Voyageurs sont affublées de nouvelles inscriptions. J'ai reçu le document (P 20004675) «inscriptions sur les véhicules» lors de ma formation.

Dans ce document, les inscriptions et les signes figurant sur les voitures et wagons sont décrits, cependant, entretemps, certains sont apparus qui ne figurent pas dans le règlement et d'autres ont reçu une autre ou une deuxième signification. Il ne m'est pas possible de dire non plus si le fameux document est tenu à jour. Mon exemplaire a été publié le 31 août 2009 pour entrer en vigueur le 13 décembre de la même année. Citons à titre d'exemple le point rond jaune sur les BPM 51 qui n'y figure pas encore [1].

Il m'est apparu aussi que dans le cas des voitures à deux étages pour les IC, le système métrique international avait été adopté. Dans le cas du poids frein, il y a maintenant un «T» majuscule à la place du «t». Si on se résout à utiliser le système métrique international, ces deux caractères signifient respectivement:

«T» = déplacement, chemin
«t» = tonnes

Je n'ai toutefois malheureusement pas encore réussi à trouver combien de «déplacement» équivaut à une tonne. A mon avis, nos trains IC à deux étages circulent avec un poids de 0 t ce qui nous permet de mieux comprendre pourquoi nous arrivons à des rapports de freinage si élevés. Cela uniquement parce qu'une fois de plus on ne connaît pas les unités physiques. J'ai bien sûr un autre exemple [2]: IC voiture à deux étages avec un poids frein R de 81 «déplacement» / IC voiture à deux étages avec un poids frein R de 81 tonnes.

A mon grand étonnement, j'ai aussi découvert que je pouvais conduire des automotrices à traction thermique. Je n'étais pas au courant, du moins je n'ai pas été examiné dans ce sens. Mais je pense que bien peu de nos collègues savent que les ICN sont aussi des tracteurs. Ainsi, à côté des unités du système métrique international, on peut aussi changer les normes UIC. Un ICN se compose de Bt, B, AD, A, WRA, B et Bt et pour l'ensemble du train on parle de RABDe 500.

Explication des signes:

R = locomotive pouvant franchir les courbes à une vitesse plus élevée et dont la vitesse maximale est d'au moins 110 km/h

T = tracteur, locomotive à vapeur non sous pression

A = voiture de 1re classe

B = voiture de 2e classe

D = fourgon à bagages

WR = voiture restaurant

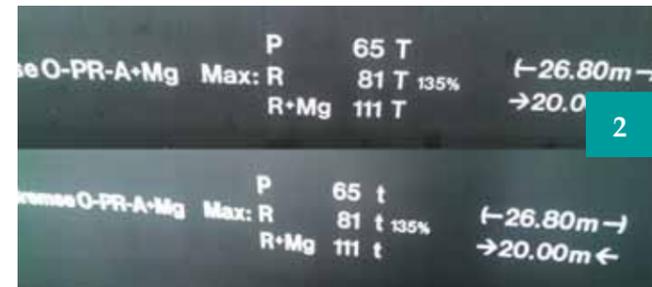
e = électrique

t = voiture de commande

Retour à notre ICN thermique: ci-dessous le BT de l'ICN, B pour 2e classe et T pour tracteur [3].

Il y a naturellement lieu de retirer les inscriptions manquantes ou incomplètes du règlement. On ne parle pourtant pas d'inscriptions erronées. Je trouve cela regrettable et triste. D'un côté on veut être les meilleurs chemins de fer du monde, être toujours à l'heure, élaborer des processus Kaizen, des KVP, mais d'un autre côté on n'est pas capable d'apposer des inscriptions correctement sur les véhicules. A mes yeux, les CFF sont les meilleurs chemins de fer du monde. Ce qui chagrine, par contre, c'est le mode de relation avec le personnel utilisé actuellement et des erreurs regrettables comme celles que je signale. Mon désir est que l'on fasse plus confiance au know-how du personnel et que, pour cela, il soit aussi formé correctement. ➤

Eckzeichen an Reisezugwagen		
Symbol Anschrift	Einrichtung	Fahrzeuge
	Einsatz im EW IV-Pendelzug zugelassen	EW IV mit Vmax 160 km/h
	13-polige Steuerleitung mit Fernsteuerung der Beleuchtung und der Türschliessung	Ältere EW I / II und D
	Wagen mit Sprechstelle	EW IV
	Tauglich für v _{max} 200 km/h und für NBS-Strecken	EW IV, WR IV Apm, Bpm
	Tauglich für v _{max} 160 km/h und für NBS-Strecken	EW IV, WR IV Apm, Bpm
	Behinderten - WC	Bpm
	Eigenspannungsarme Vollräder und Kunststoff-Bremssohlen	EW I / II EW I / II NPZ Bpm
	Nicht zugelassen in Pendelzügen (nicht voll kompatibel UIC-Steuerleitung)	Einzelne B, Bp



Compréhension subjective et objective de la sécurité

Nous nous rappelons: le 24 juillet, 79 personnes ont trouvé la mort tragiquement dans un accident de train impressionnant. Roman Isler, mécanicien CFF P Brugg



Le mécanicien circulait alors à «plus de 180 km/h» dans une courbe où la vitesse était limitée à un petit 80 km/h. Aucun système technique n'a été installé sur place afin d'empêcher cette catastrophe!

Bon gré mal gré, les spéculations ont succédé aux spéculations afin de savoir si une pareille catastrophe pourrait aussi se dérouler en Suisse. Suite à la mort de notre collègue mécanicien, intervenue le 29 juillet 2013 à Granges-Marnand, les étages dirigeants des CFF ne se sont pas abstenus une minute de dire, à côté du fait qu'ils se sentaient très concernés par cet événement, que, de gros investissements d'infrastructure allaient être consentis pour améliorer le réseau existant et que la sécurité se trouvait toujours en tête de leurs préoccupations.

Nous autres mécaniciens et mécaniciens sommes parfaitement au courant dans notre activité de tous les jours: que des mots en l'air – dans le meilleur des cas bons pour la presse et pour la large frange des gens sans connaissances techniques spécifiques – qui ne correspondent pas à la réalité. Je suis certain d'une chose: chaque mécanicien peut certainement relater au moins un événement de son vécu dans lequel il considère que la sécurité n'était pas assurée au maximum et chaque mécanicienne peut certifier qu'elle a annoncé un dysfonctionnement par les canaux officiels d'annonce et que rien n'a ensuite été entrepris pour y remédier. Dans le meilleur des cas on reçoit une réponse du genre «l'installation a été acceptée en l'état par l'OFT» ou plutôt «les analyses internes de sécurité sont arrivées à la conclusion que ce risque était ridiculement petit»; mais la plupart du temps on considère même qu'il n'est pas nécessaire de répondre.

Mais revenons à la question qui se posait au début de cet article: est-ce qu'un accident tragique comme celui-ci peut se pro-

duire en Suisse? Et la réponse est triste: oui. Chaque jour dans de multiples configurations. Vous ne me croyez pas? Voici pourtant une situation concrète:

Le S-Bahn circule en cadence semi-horaire en provenance de Siggental-Würenlingen et en direction de Turgi (gare modifiée à vaste échelle, signalisation N). Vitesse de ligne maximale autorisée: 110 km/h. Le signal d'entrée de Turgi indique la vitesse de 40 km/h en raison des courbes et de la configuration de la gare. Si le train circule à une vitesse trop élevée dans cette courbe, il quitte la voie pour des raisons physiques et va s'encastrer frontalement dans la construction en béton inclinée qui se trouve en face. Si les trains roulent à l'heure, un train IR circulant de Baden à Brugg viendra à son tour s'encastrer dans le S-Bahn. Que pensez-vous? Est-ce que cette situation dangereuse est désamorcée par une installation technique? Non! La vitesse maximale de ligne, comme sur la plus grande partie du réseau, n'est ici pas surveillée. La réduction de vitesse à 40 km/h n'est, elle, pas non plus surveillée. Le train sera tout au plus arrêté au signal d'entrée de Turgi parce que là, la vitesse de 40 km/h est surveillée; le signal est situé immédiatement au début de la courbe! Si nous faisons un calcul rapide: une réduction de 110 km/h à 40 correspond à 64%. De 180 km/h à 80, «seulement» 56%...

Des installations identiques se trouvent réparties à raison de plusieurs centaines sur notre réseau et les autorités compétentes considèrent que le risque est «acceptable»! En votre qualité de voyageurs, il ne vous reste plus qu'à espérer que le mécanicien prenne sa grande responsabilité toujours au sérieux, qu'il roule toujours de manière concentrée et qu'il ne se laisse pas distraire – par rien ni personne – ne serait-ce que le temps d'une seconde. ➤

Répercussion salariale

Compétences à répercussion salariale. Roman Isler, mécanicien CFF P Brugg

Nous avons pu le lire sur les panneaux publicitaires et dans les trains: Lidl – un groupe étranger – a augmenté en Suisse le salaire minimum de tous les employés à un niveau considérable pour l'industrie du détail. En lisant les petits caractères, on a pu apprendre des choses intéressantes sur la différenciation du salaire minimum – selon que l'on soit ou non qualifié, avec une longue ou une courte formation et en fonction de l'âge. Je me permets de faire une comparaison avec les CFF, une importante société suisse, et de me demander à quel point «nos» Chemins de Fer Fédéraux différencient le salaire du mécanicien de locomotive? Un mécanicien de locomotive obtient, deux ans après la fin de sa (deuxième) formation, le salaire minimal selon l'échelon salarial G des mécaniciens de locomotive. Mais que vaut-il pour les CFF, lorsqu'il a non seulement l'apprentissage minimum requis de trois ans derrière lui, mais un apprentissage de quatre ans? Rien! Et qu'en est-il lorsque ce jeune mécanicien a déjà bénéficié d'une formation tertiaire, par exemple, en tant qu'instituteur d'école primaire? Encore une fois, rien! Par contre, des études terminées avec succès dans une haute école spécialisée devraient rapporter quelque chose, non? Eh bien, pas aux CFF... Qu'en est-il lorsqu'une mécanicienne, en plus de son apprentissage, a son bac en poche? Pas un centime de plus! Un apprentissage dans un domaine technique ou électronique – qui n'est plus requis du mécanicien de locomotive – est alors éventuellement d'une aide quelconque? Malheureusement, non... Mais peut-être en va-t-il autrement d'une expérience de plus de dix ans dans le domaine mécanique et électrique? Mais non, là encore: fausse alerte! Et qu'en est-il donc lorsque le mécanicien offre non seulement le niveau linguistique minimum A1 requis, mais le meilleur niveau possible, le C2? C'est pareil: aucune amélioration du salaire. Et s'il maîtrise une troisième langue officielle? Rien, apprise en vain... Dernier espoir: une formation propre aux CFF, comme agent d'accompagnement de train ou comme chef de la circulation des trains – à savoir des professionnels de l'orientation client et des prescriptions de circulation des trains – devrait par contre certainement suffire pour un petit plus? Vous pensez bien que la réponse est: non, pas aux CFF! Pour des raisons formelles, je dois mentionner que les salaires sont «négociés» conformément au CCT. «Négocié» signifie pour les mécaniciens de locomotive, de nos jours, que l'on accepte d'emblée le salaire défini avant l'entretien d'embauche par les RH ou que l'on renonce à être mécanicien de locomotive... Lidl est intéressant – être mécanicien de locomotive un peu moins... ➤

Climatisation défectueuse – et pas de réponses

Pendant l'été super chaud de l'année 2003, la direction des CFF d'alors a publiquement promis au personnel de locomotive, dans plusieurs interviews et à la télévision, que toutes les locomotives seraient équipées de climatiseurs. Dix ans plus tard, cette promesse n'a pas encore été tenue. Fredy Oertel, mécanicien CFF Cargo RBL



Rapport ESI

Nom: Oertel
Prénom: Alfred
N° d'employé: U137091
Tour: 34
Date de panne: 04.09.2013 17:41
Gare: SG
Train: 62978
Véhicule: Re 4/4; N°: 11313
Date du tour: 04.09.2013 12h00

Faits:

Climatisation en panne depuis 20:06:13 – BUR, soi-disant pas de substitut disponible. A ce sujet, j'ai quelques questions auxquelles j'aimerais bien recevoir une réponse:

- Pourquoi la réparation prend-elle autant de temps?

- Quelle importance la sécurité a-t-elle réellement? Des chaussures de sécurité et un casque suffisent-ils à se protéger des fortes températures dans la loc? Ai-je la permission de laisser le train en plan lorsque la température dans la locomotive dépasse les 35° C? (Selon des études internationales, 35° C correspondent, pour ce qui est de la concentration et de la vue, à une teneur en alcool dans le sang d'environ 0,5 pour mille).

- Quand le personnel de locomotive peut-il s'attendre à disposer d'une locomotive avec une climatisation en état de marche? 2014? 2015? 2016?...

Comme je l'ai déjà dit, je désire recevoir des réponses compétentes à ces questions.

Demande de feedback

Raison: il est plus que temps d'associer la climatisation à la sécurité
Téléphone: 079 505 08 65

Extrait de la réponse à 1003ESI:

La réponse au dernier rapport était que le message avait été supprimé (climatisation, pas de réactions à des rapports émotionnels). Donc, tu ne recevras plus de réponse à ce sujet.

Dans ce genre de situation, un mécanicien de locomotive se sent vraiment pris au sérieux! Depuis quand les questions désagréables sont-elles des émotions?

Dans tout atelier de réparation spécialisé, il est d'usage de garder les pièces fréquemment utilisées en réserve afin d'offrir aux clients une réparation rapide. Depuis de nombreuses années, les BUR tombent régulièrement en panne. Et pourtant, il faut attendre plusieurs mois pour qu'une locomotive soit réparée. Et ce, en plein été, avec les températures qu'il fait en cabine. Cela restreint considérablement la sécurité et accroît le risque d'erreurs de concentration. Il est plus que légitime de demander pourquoi la locomotive n'est pas réparée plus rapidement, même si la question est désagréable et qu'elle dévoile des processus de travail non fonctionnels. Mais elle n'est cependant pas émotionnelle.

Il ne devrait même pas y avoir besoin de soulever l'importance de la sécurité ici. Selon diverses déclarations de notre direction, elle bénéficie d'une priorité absolue. Le lien ironique avec les chaussures de sécurité ne fait que démontrer les contradictions du comportement de CFF Cargo. Alors qu'en ce qui concerne les chaussures, la tolérance est de zéro (déclaration de M. Büchi), les mécaniciens de locomotive attendent depuis des années d'avoir des climatiseurs en état de marche, luttant contre des températures de 40° C à 50° C en cabine vers leur destination, avec l'espoir de ne pas faire d'erreur grave, parce qu'avec de telles températures, il n'est plus possible de garantir un travail sans fautes. Différentes études scientifiques internationales le prouvent. Et parce que le corps régule une grande partie de sa température par les extrémités, le port des chaussures de sécurité aggrave encore le problème. Cette question est plus que justifiée, malgré le sarcasme.

Ce qui, probablement, nous mène au problème principal. Cette question peut être formulée inversement. A partir de quelle température un mécanicien de locomotive peut-il exiger le remplacement d'une locomotive ou quitter le train, si ce n'est pas possible? Où se situe la limite?

Cette question est une question de sécurité, elle est certainement très désagréable, mais elle n'est pas émotionnelle!

Faisons un petit retour en arrière:

Pendant l'été super chaud de l'année 2003, la direction des CFF d'alors a publiquement promis au personnel de locomotive, dans plusieurs interviews et à la télévision, que toutes les locomotives seraient équipées de climatiseurs. Dix ans plus tard, cette promesse n'a pas encore été tenue. Il y a encore certaines locs qui n'ont pas de climatisation. De même qu'il y a toujours des locomotives dans lesquelles les mesures d'assainissement contre le bruit et la température (première locomotive 1994) n'ont pas été exécutées. Fait intéressant, il y a aussi quelques locomotives qui possèdent un climatiseur, sans que l'assainissement contre la température ait été effectué.

Et dans de nombreuses locomotives équipées, les systèmes ne fonctionnent pas. Depuis 2007, il est clair que des mesures urgentes doivent être prises. Au printemps, grands cris de joie, enfin (?) on sait pourquoi les BUR tombent en panne. Et en été, l'air conditionné ne fonctionne toujours pas, bien que les pannes ne soient plus tout à fait aussi fréquentes qu'avant.

Il y a un proverbe indien qui dit: Si tu constates que tu chevauches un cheval mort, il vaut mieux descendre de selle.

Quand est-ce que CFF/SBB Cargo mettra des climatiseurs en état de marche à disposition du personnel de loc? Que les anciens soient renoués ou que l'on opte pour un produit neuf, peu importe. Simplement, il faut qu'ils fonctionnent. Finalement, nous construisons des réfrigérateurs depuis des décennies, un climatiseur n'est pas quelque chose de très différent. La question de la date est peut-être formulée de manière sarcastique, mais cela ne l'empêche pas d'être tout à fait justifiée.

Alors, pourquoi avoir supprimé ce rapport ESI? Etait-ce vraiment dû aux petits éléments sarcastiques? Ou alors, est-ce que quelqu'un n'était pas disposé à répondre aux questions embarrassantes?

Comme je l'ai déjà signalé dans le rapport ESI, j'attends des réponses. ➤

Rapport d'état CFF Cargo

L'année 2013 appartient bientôt au passé. Permettez-moi de faire un bref résumé de ce qui s'est passé les derniers mois.

Philipp Maurer, comité VSLF

Les températures baissent, les lumières s'adoucissent et les nuits sont de plus en plus longues: un signe infaillible que l'hiver est bientôt là. Cela est aussi confirmé par le Dieu Climatisation! Jusqu'à peu de temps encore on pouvait dire: donne-nous notre fraîcheur quotidienne, que tes BUR soient sanctifiés, que tu puisses fonctionner correctement avec des composants électroniques en état, alors que tu déambules dans la sombre vallée de l'électromog. Les journées avec près de 58° C dans la cabine lors de la prise de service sont derrière nous. L'incapacité à fonctionner correctement a été à nouveau confirmée, soulignée par un nombre incalculable d'installations défectueuses. Ce qui constitue une nouveauté pour cette année est que les installations des Re 620 ont abandonné leur service par séries. Comme cela vient d'être dit, c'est fini pour cette année! Les températures baissent et les climatisations augmentent leur rentabilité comme par magie.

Toutefois, d'autres problèmes liés à la température se tiennent en embuscade. A peine atteignons-nous les nuits proches du point de congélation que nous pouvons parler de: COURANTS D'AIR? Enfin un petit filet d'air frais? Fini de transpirer? Non, maintenant, congeler est de mise! Les chauffages de table des Re 620 modifiées fonctionnent de manière insuffisante ou ont été tout simplement réduits au minimum. L'installation de la climatisation apporte sa contribution au refroidissement de la cabine par les orifices ouverts du canal de ventilation, lequel diffuse un courant d'air glacial dans toute la cabine. Les collègues amenés à s'asseoir à droite dans la cabine y sont tout particulièrement exposés.

Oh toi, ma température qui m'accompagne dans ma tâche quotidienne, quand, quand parviendra-t-on à établir le fait que je puisse jouir d'une température humaine dans mon environnement de travail?

Règlementation spécifique du temps de travail (BAR) CFF Cargo

Les BAR sont en vigueur déjà depuis deux ans mais la mise en application est lacunaire. La planification du personnel selon les BAR est de plus en plus mauvaise, cela signifie que les BAR ne sont pas respectés! Les responsables du personnel compétents (LLP) (à quelques exceptions près) se permettent la réflexion suivante: «Ce n'est pas si évident et le personnel des locomotives a aussi des exigences élevées. Vous devez

comprendre qu'il n'est pas toujours possible de traiter les demandes du personnel en fonction des prescriptions existantes (les BAR sont considérés comme une liste de souhaits par beaucoup de LLP).» Par des affirmations pareilles, les LLP se discréditent eux-mêmes. S'ils ne prennent pas leur mission au sérieux, en ne respectant pas les prescriptions (oui c'est leur tâche!), ou reportent indéfiniment la résolution des problèmes existants, la question de la légitimation de postes coûteux (LLP!) finira bien par se justifier.

Nous entendons aussi que certains collaborateurs (un petit nombre trié sur le volet) font l'objet des pressions de la part des LLP. Il peut ainsi arriver que certains LLP avertissent les mécaniciens que des mesures seront prises lorsqu'ils découvriront qui avertit les partenaires sociaux lors de situations excessives ou de violations des lois et de la CCT. Un avertissement aux supérieurs concernés: l'état fouineur et la répression appartiennent au passé! Le style de conduite HSG appliqué il y a 20 ans (c'est un mystère pour nous de savoir comment les LLP le connaissent) n'a plus sa place dans l'entreprise CFF Cargo!

Dans la dernière édition du journal VSLF, j'avais dévoilé, lors de mon rapport annuel, que le groupe de Bülach avait violé un certain nombre de prescriptions et de directives sur la loi sur la durée du travail LDT en 2011/2012 et qu'il y avait lieu de placer ce groupe sous haute surveillance en 2013. Le LLP concerné a été tellement ulcéré qu'il m'a convoqué deux fois. J'ai été informé à plusieurs reprises que le bureau de répartition de Bülach ne faisait aucune faute et que les BAR ainsi que les lois n'étaient contournés en aucune mesure. La faute en revenait exclusivement au bureau de planification de l'Elsässer Tor de Bâle. C'est ainsi que j'en ai pris connaissance. Nous avons reçu des annonces positives de la part des mécaniciens que la planification s'est notablement améliorée! Nous adressons nos remerciements aux collaborateurs assignés à la planification.

Malheureusement, peu après, un nouveau tour contrevenant de manière ostensible à la LDT a été créé. Malgré plusieurs rapports adressés par les mécaniciens aux bureaux compétents, la situation n'a pas changé durant un certain temps. Le tour a été modifié plus tard, sans toutefois être conforme à la LDT. Le problème a trouvé sa solution lors de la suppression du tour. Dommage! Une

chance de gâchée! L'observation attentive sera maintenue aussi en 2014.

Lausanne Triage

CFF Cargo s'est décidé à trouver une solution à un problème de personnel qui avait été signalé par de nombreux rapports de mécaniciens faisant état d'un sous-effectif quotidien de 4 à 5 mécaniciens et des comptes de temps de travail qui devenaient trop excédentaires. Le choix s'est porté sur une collaboration avec CFF P (au dépôt de Lausanne, il y a effectivement trop de personnel) ce qui permettra de détendre la situation des deux côtés. La situation sera maintenue jusqu'à ce qu'à Lausanne Triage on trouve suffisamment de candidats pour ouvrir une classe de formation. En raison de la structure des âges et des fluctuations du personnel, on estime que deux ans seront nécessaires pour la mise sur pied d'une classe. Après la fin de la formation de cette classe, les prestations seront à nouveau transférées à Cargo. Nous considérons cette solution comme orientée vers l'avenir. L'année dernière encore, il n'était pas possible de transférer des prestations à l'intérieur de l'entreprise. Nous sommes reconnaissants du choix de cette solution constructive.

Cargo International

CFF Cargo International a présenté la stratégie concernant les emplacements de dépôts aux partenaires sociaux. Comme cette stratégie n'a finalement pas encore été approuvée par les différents états-majors des CFF Cargo et de CFF Cargo International, l'information sur le choix des emplacements définitifs est encore sous embargo. A l'échéance du délai de rédaction, nous ne sommes donc pas en mesure de vous communiquer une quelconque information à ce sujet. On peut juste vous dire que, par rapport à ses prévisions, le VSLF a atteint son objectif à 99%.

La stratégie des dépôts pose un certain nombre de questions, c'est pourquoi les partenaires sociaux ont demandé une audition conformément au fil conducteur du projet. A cette occasion il sera demandé des précisions et des informations à CFF Cargo/International, informations qui seront évaluées afin de définir des mesures conjointement avec l'entreprise. Lors de la parution du prochain Loco Folio, les emplacements de dépôts définitifs seront connus et les procédures relatives au trans-



fert de personnel seront alors réglées et communiquées. Nous vous informerons du déroulement des événements par le biais des Newsletter et des affichages.

En général

Nous nous permettons de vous annoncer que nous sommes prudemment optimistes dans le fait qu'après de nombreuses années «expérimentales» CFF Cargo soit enfin en mesure de s'éloigner des chiffres rouges au niveau du financement. Nous partons du principe que d'autres défis attendent CFF Cargo (la plupart dictés de l'extérieur) afin de rester durablement dans les chiffres noirs. Nous tenons cependant à garantir à CFF Cargo que nous allons accompagner activement le patient dans sa convalescence, sans cependant supporter tout et n'importe quoi. Nous souhaitons un bou-

lement annuel satisfaisant et positif à CFF Cargo.

La collaboration en ce qui concerne la propreté et l'ergonomie des cabines de conduite va être poursuivie et approfondie. Les solutions qui sont à notre disposition en matière de propreté, de climatisation et de compatibilité hivernale sont insuffisantes ou carrément insupportables. Comme Asset Management travaille intensivement à la recherche d'une solution – malheureusement, on ne le remarque pas toujours de notre place de travail –, nous allons les soutenir activement dans cette voie.

Prévisions et exigences pour 2014

Il y a une forte probabilité que des négociations sur la CCT ainsi que sur les BAR qui y sont liés soient entamées en 2014.

Le remplacement de Piper par CAROS permettra d'améliorer la planification et la rendra plus efficace. En contrepartie, cela nous donnera beaucoup de travail afin que les mesures qui sont liées à cette introduction puissent être définies.

La surveillance de la réglementation ainsi que la mise en application de la LDT/OLDT ainsi que du droit du travail vont prendre de plus en plus d'importance (répartition et nouvelle réglementation des pauses). Les relations entre la couche dirigeante inférieure et les collaborateurs vont continuer à nous occuper en 2014.

Il reste beaucoup à faire! Je tiens à vous remercier pour votre soutien et pour la confiance que vous accordez à notre travail.

Avec mes salutations collégiales. Bonne continuation et bon rail!

Rapport du vice-président Cargo de la section Romandie

Les années se suivent et se ressemblent. Chaque restructuration, chaque changement de dirigeant, chaque nomination, chaque séance d'information n'a qu'un seul but: marteler dans la tête des gens que cette fois ça y est, on doit atteindre l'équilibre financier «schwarze Null» et qu'on peut y arriver. Gianmarco Induni, Vice-président Cargo



Mais pour cela, il faut nous donner du temps, nous donner des moyens, nous donner des agents et arrêter de changer de stratégie toutes les années et laisser un peu faire le temps.

Mais revenons sur cette année écoulée.

1) Chef des chefs. Peter Klarer, ancien mécanicien, ancien chef de région Nord-Sud avait été nommé chef suprême de tous les mécaniciens l'année précédente. Vision claire, idées globales (la fameuse vue d'ensemble), animé d'une volonté de faire quelque chose qui va dans le bon sens. Pouf!! Disparu. Il a postulé chez Panlog (logistique du transport d'acier basé à Emmenbrücke). Remplacé par son adjointe Mme Brillo.

2) Pierre-François Bitz, chef mécanicien de son état. Pouf!! Lui aussi porté disparu pour raison de postulation comme chef mécanicien au MOB où il rejoint soit dit en passant Pascal Lecoultré, mécanicien de locomotives. La bataille pour son remplacement a été rude et le nouvel élu n'est autre que Brice Maillard, jeune mécanicien qui pense pouvoir apporter du sang neuf dans une structure de chefs mécaniciens qui pensent qu'à leur échelon on ne peut pas faire grand-chose et qui ne peuvent effectivement pas faire grand-chose (une sorte de fusibles en quelque sorte). Espérons pour lui qu'il ne sera pas trop vite résigné et qu'il pourra apporter du changement à

la plateforme de Lausanne Triage. En attendant, l'intérim est assuré par Daniele Grata, LLP à Chiasso.

3) Disparition annoncée du CCC de Lausanne Triage. En 2014, les mécaniciens de Lausanne Triage seront confiés aux bons soins (!!!) du CCC de Bâle qui déménagera ensuite à Olten. Claude-Eric Nicolet est pressenti pour aller mettre de l'ordre dans ce poulailler. A titre d'exemple, la régulation des locomotives qui assure aussi le contrôle des charges (bureau unique et stationné à Bâle) s'est offert le luxe de téléphoner à Lausanne Triage le 15 août (Assomption) pour savoir quels trains étaient censés rouler. A pleurer! La CoPe va peut-être faire une pétition pour le maintien du CCC à LT. Les problèmes de vision lointaine ne sont pas les seuls à contrarier les CCC de Bâle. La langue française est visiblement aussi un handicap pour eux.

4) Examens périodiques. Les examens périodiques 2013 ont montré les limites du système. Trois échecs partiels, deux interdictions temporaires de conduire, un échec définitif: Christophe Schwartz. Je m'étais permis auparavant de faire un KVP pour les examens périodiques qui portait sur la préparation, le contenu et le déroulement des examens périodiques. J'y proposais en premier que les CAL (Pex) soient plus impliqués sur contenu des matières enseignées lors des journées de formation. Je

proposais ensuite que les examens se déroulent sur cinq ans (deux cahiers par des PCT par année) avec les instructions périodiques pour les préparer, une heure d'oral et qu'à la fin des cinq ans on valide le tout et on renouvelle le permis. Moins de temps consacré à la préparation dans le vide, un maintien de la substance plus continu, une connaissance plus élevée (pas seulement 60%) et moins de tracas pour les plus anciens. Réponse du Fachspezialist: les mécaniciens attendent toujours la dernière pour préparer leurs examens, ils n'ont qu'à lire les nouveautés des règlements et cela suffit pour faire une bonne note aux examens. Des minimalistes en quelque sorte! On constate là qu'il y a quelque chose à faire et cela ne s'arrête pas à la structure des examens mais cela concerne aussi le choix des experts. Le syndicat pourrait toujours proposer que l'OFT se dote de ses propres experts non rattachés à une ETF.

5) Entretien du matériel roulant. Les premières Re 6/6 new-look sont sur les rails. Le siège pneumatique est effectivement un plus. Par contre, les climatisations ont un taux de pannes toujours aussi élevé Re II + Re 6/6. Cela est vraisemblablement dû au sous-dimensionnement des convertisseurs qui ne supportent pas les enclenchements déclenchements qui émaillent la journée d'une locomotive. Nous roulons les dernières heures des Ae 6/6 réservées à la campagne des betteraves mais qui en font nettement plus par manque de matériel.

6) Effectifs du personnel. Les effectifs du personnel sont toujours aussi alarmants. Avec les malades longues durées, l'échec aux périodiques et les prestations qui ne font qu'augmenter, nous avons dû recourir à diverses stratégies. Durant toute l'année, nous avons l'appui périodique des quatre mécaniciens de P. Depuis cet été nous pouvons compter sur deux mécaniciens de Chiasso et CFF Cargo a embauché de nouveaux mécaniciens: un retour, celui de Stefan Bottini et l'arrivée de deux mécaniciens de WRS ainsi que d'un collègue de P. Ces trois derniers doivent parfaire leur formation et passer l'examen pratique avec le CAL. A noter encore que plusieurs mécaniciens assurent la permanence au CCC.

7) Trafic supplémentaire au Gothard. Depuis le changement d'horaire 2013/2014, CFF Cargo assurera des trains pour le

compte de DB Schenker. Dans un premier temps il s'agit de 7500 trains par année puis dans une deuxième étape de 10 000 trains. Nous ne savons pas avec quelles locs ils seront assurés. A souhaiter que ce soit avec des locs allemandes, ce qui n'aura pas comme conséquence de diminuer encore les locs à dispositions pour le trafic national. Il faut en effet savoir que des locs sont réservées pour le trafic international (qui n'a pas de matériel roulant ni de mécaniciens) et qui stocke des machines au cas où. Je suis curieux de savoir si ce trafic sera encore assuré par des mécaniciens CFF lors de l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Comme pour l'instant, les effectifs nationaux situés sur l'axe nord-sud sont «trop» élevés, ce trafic va pouvoir les occuper. On ne parle pas trop des 70 mécaniciens du BLS qui ont perdu leur emploi lors de ce transfert de prestations.

8) Nouveau Président de section. Je suis content que Markus ait pu trouver un mécanicien digne de lui succéder. J'espère que sa relative jeunesse ne sera pas trop un handicap pour lui et que les autorités de l'entreprise sauront lui assurer tout le respect dû à son rang. Le comité se tiendra à sa disposition pour prendre sa nouvelle tâche. Je pense que Markus en fera de même. Comme l'essentiel des «affaires» se déroulent du côté de P il est important que le Président soit aussi de ce côté. En outre, avec ma fonction de traducteur officiel du syndicat ainsi que mon appartenance à la commission des consignes, il m'est difficile d'en faire plus au niveau de la section.

9) Section Romandie. La section s'appelle depuis une année VSLF Romandie. Regroupe-t-elle toute la Romandie? Non; seul un petit village Helvète résiste à l'invasisseur. Avec la considération accordée aux Welsches tant au niveau des CFF que du syndicat lui-même. Je pense qu'on pourrait envisager de regrouper toutes les forces de Romandie en une unique section. Il est évident que cela demanderait aux collègues de Genève de défendre les intérêts des collègues des dépôts de Suisse romande et que les revendications de Lausanne pour avoir un peu plus de directs et un peu moins de régionaux sont un peu moins bien perçues au bout du lac.

10) Assemblée nationale à Neuchâtel. Vous êtes certainement au courant que nous organisons l'assemblée nationale à Neuchâtel en 2014. Il faudra passablement de bénévoles pour occuper les différents postes. Je compte sur votre engagement. Vous serez contactés en temps voulu.

Merci de votre attention et bon rail. ➤

Chacun a sa philosophie de la sécurité

Depuis la mise en service partielle des signaux suisses sur une partie de la ligne Genève-La Plaine, de nombreux mécaniciens m'ont fait part de leurs soucis de sécurité et d'application des prescriptions. André Alder, président section Genève



Ces problèmes sont dus à l'utilisation simultanée de trois systèmes de sécurité: ZUB, Eurobalise et KVB.

En fonction du véhicule moteur utilisé et du lieu où un événement survient, la façon de travailler est différente sur une ligne longue de 14 km seulement.

Plus inquiétant, sur les Bem 550, il n'y a plus de quittance des signaux en avertissement, car ces véhicules ne peuvent pas lire les Eurobalises et les patins crocodile ont été démontés.

Nous pouvons, pendant la transformation de la ligne, comprendre cet état de fait, mais pour l'avenir il serait logique d'installer le ZUB avec les signaux suisses sur toute la ligne entre Genève et La Plaine. En effet, le défaut majeur du KVB intégral est qu'il rompt la séquence des gestes métiers

puisque'il n'y a plus à quitter le passage d'un signal à l'avertissement. Le visualisateur n'indique pas le genre de surveillance. Si le KVB intégral devait être adopté, on mettrait les mécaniciens devant un système hybride entre signaux suisses et système de sécurité français. Cela constituerait un dangereux précédent sur une ligne censée répondre aux normes suisses en matière d'infrastructure.

Il faudrait former les 3/4 du dépôt de Genève à la philosophie et aux opérations de dépannage spécifiques du KVB intégral, créer un livret de dépannage spécifique pour les dérangements et de ce fait continuer à verser la demi-prime pour l'étranger.

Il serait donc logique, au nom de la sécurité, d'avoir des signaux suisses avec des appareils de sécurité suisses. ➤

Mécaniciens en progression salariales

Résumé de la séance: Mécaniciens en progression salariales – entrevue avec RH Bern du 26.09.2013 de 10 h 00 à 12 h00, bureau du chef région M. Druey. Markus Heer, section Romandie du VSLF

Participants: Marc Siegrist HR-PP-CB, chef Compensation & Benefits / Matthias Kälin, (HR-PP-CB, spécialiste salaire) / Michel Druey, chef filiale OP-ZF Ouest / Bruno Joray, conseiller P-HR-OP-ZF Ouest / André Alder, CoPe surface mécaniciens et responsable section Genève du VSLF / Yves Karlen, CLP LS / Jean Didier Roch, CLP SM. **Mécaniciens:** Noémie Cotton, Mathieu Savoy, Geoffroy Reguin, Dominique Gast, David Perroud, Fabien Indermühle, Matthieu Jotterand, Frédéric Dubois, Patrick Studer, Marco Carlo Constantini, Martin Zbinden, Markus Heer, animateur et responsable section Romandie du VSLF. *Ecriture italique = réponses par RH (M. Siegrist, M. Kälin, B. Joray)*

Après les salutations et remerciements d'usage est relevée la présence de Messieurs Marc Siegrist et Matthias Kälin, qui se sont déplacés depuis Bern pour répondre à nos questions. Nous les remercions pour leur disponibilité. Lors d'un petit tour de présentation il s'avère que la majorité des mécaniciens présents sont en progression salariale avec un à cinq ans d'expérience. Par la suite nous résumons les articles de la CCT et de son Annexe ainsi que le règlement d'application K 140.3 qui regroupent les prescriptions sur nos salaires. Les agents présents ont alors la possibilité de faire leurs

remarques et de poser leurs questions à tour de rôle, auxquelles répondent tantôt M. Kälin, tantôt M. Siegrist ou M. Joray. Les mécaniciens concernés signalent alors leur indignation et leur mécontentement concernant les salaires reçus lors des trois dernières années. Ils ne correspondent même pas à la moyenne mathématique nécessaire pour atteindre le maximum de la classe salariale en 20 ans, comme prévu par la CCT. Ils relèvent aussi que lors de la présentation des rémunérations pour le mécanicien de locomotives, dans le cadre du recrutement initial, il leur a été montré une courbe de salaire linéaire de 100% à 145%. D'autres étaient surpris de constater que leurs salaires initiaux après la formation ne correspondaient pas à ce qui a été communiqué, puisqu'ils touchaient 10% de salaire en moins du fait de leur jeune âge. Ils estiment que l'art. 7 de la CCT n'a pas été respecté, dans lequel on parle de priorité dans l'attribution des salaires pour les employés en progression. Puisque les augmentations n'ont pas atteint les niveaux prévus par les courbes de l'annexe 7 CCT et K 140.3. Les mécaniciens de Vallorbe constatent qu'il y a eu une inégalité de traitement lors de l'engagement, qui a péjoré par la suite leur situation salariale. Plusieurs classes d'aspirants ont dû faire leur formation dans un dépôt F, tandis que les classes sui-

vantes ont eu l'occasion de faire leur formation d'entrée dans un dépôt G. Ils signalent aussi que lors des dernières adaptations des salaires initiaux après la formation, on retrouve des situations où un «jeune» après sa formation gagne plus qu'un «vieux» avec déjà deux à quatre années d'expérience. Ils se demandent aussi, lors de changement de dépôt, quelles sont les possibilités réelles de négocier le nouveau salaire et comment sont prises en compte les années d'expérience entre une fonction F et une nouvelle fonction G. Ils constatent que pour un même travail fourni par des personnes avec expérience identique, il y a des différences de salaires proposés. *Les responsables RH nous rendent attentifs que, lors des négociations salariales, les responsabilités sont partagées quant aux augmentations qui sont convenues. Les syndicats ont la possibilité de faire appel au tribunal arbitral s'ils ne sont pas d'accord avec le résultat des négociations. Les CFF estiment aussi qu'ils n'ont aucun intérêt à offrir des salaires en-dessous du marché. Cela les péjorerait pour le recrutement et pour le maintien des employés dans l'entreprise. Les CFF ont la volonté de respecter la CCT. L'augmentation du salaire en 20 ans: Le système salarial, avec le principe de l'augmentation des salaires de la valeur de base à*

la valeur maximale en 20 ans maximum («ne doit pas excéder 20 ans...» selon la version française et «soll 20 Jahre nicht übersteigen...» en version allemande), ne donne aucune garantie chiffrée sur le montant des augmentations annuelles. Les CFF veulent garder cette flexibilité, afin de pouvoir s'adapter aux résultats de l'économie et de l'entreprise elle-même. *RH est conscient que les deux dernières années n'ont pas été favorables pour les salaires mais estime tout de même qu'il a été tenu compte des salariés en progression (0,5% gén. + 0,5% indiv. en 2012; 0,5% indiv. en 2013). Mais RH estime que si, dans les prochaines années, les adaptations salariales se situent autour de 1% pour les salaires en progression, les collaborateurs en progression salariale devraient de nouveau rejoindre la courbe des 20 ans maximum. Ils rappellent que les partenaires sociaux ont la possibilité de faire appel au tribunal arbitral s'ils estiment que les salaires n'ont pas été augmentés de façon à pouvoir atteindre la valeur maximale en 20 ans. Expérience professionnelle à prendre en compte lors de l'engagement: Du fait de la spécificité du métier, l'expérience utile est essentiellement accumulée durant l'année de formation. Les CFF considèrent donc qu'elle est la même pour tous. Il serait injuste de mieux rétribuer l'expérience d'un polymécanicien que celle d'un agriculteur ou d'un boulanger. Il n'y a donc pas une grande marge de manœuvre pour la négociation du salaire après formation. Après la formation, il est tenu compte pour le salaire initial de l'âge de l'employé selon une table établie par HR-ZF, à quoi s'ajoutent cas échéant l'allocation familiale et l'allocation régionale. Concernant l'inégalité de traitement qui subsiste, pour des mécaniciens qui ont commencé dans les années 2010/11/12 il y a deux mesures en train de se concrétiser: Les salaires initiaux après la formation ont été revus à la hausse pour le 01.01.2013. Il en est résulté des situations où un mécanicien sorti de formation en 2013 percevait un salaire supérieur à un mécanicien du même âge sorti de formation antérieurement. De ce fait, les salaires des mécaniciens concernés des dépôts G ont été alignés à ces nouveaux salaires initiaux le 01.05.2013. Il était prévu initialement de procéder au même exercice pour les mécaniciens des dépôts F le 15.12.2013, au moment où ces dépôts allaient passer du niveau d'exigences F au G. Dans la mesure où tous les dépôts F ne pourront finalement pas devenir des dépôts G le 15.12.2013, il a été décidé que l'alignement sur les nouveaux salaires initiaux serait aussi opéré rétroactivement au 01.05.2013. Cet alignement, qui interviendra concrètement avec les salaires d'octobre 2013, ne concerne cependant que les mécaniciens qui sont sortis de formation en 2011*

et en 2012, conformément à ce qui a été présenté aux partenaires sociaux le 18.10.2012. Les quelques mécaniciens sortis de formation avant 2011 et dont le salaire actuel serait inférieur aux nouveaux salaires initiaux vont être identifiés et examinés. Monsieur Joray ne donne cependant aucune garantie quant au fait que ces salaires seront également alignés sur les salaires initiaux actuels. *Les dépôts F actuels devraient progressivement disparaître et devenir des dépôts G. En Romandie, cela devrait être le cas le 15.12.2013 pour Vallorbe et La Chaux-de-Fonds, mais pas pour Payerne. Quant à l'expérience utile qui pourra être prise en compte pour définir les nouveaux salaires en G, la question reste encore ouverte. Dans la mesure où plusieurs dépôts sont concernés, il est recherché une solution globale applicable de manière uniforme, de façon à ce qu'il y ait une équité entre toutes les personnes concernées. Changement de fonction, prise en compte des années de service? Il n'existe pas de règle scientifique pour tenir compte de l'expérience utile. Dans la plupart des cas – surtout dans les situations «normales» du développement professionnel – les salaires ne diminuent pas lors d'un changement de fonction. On procède à une analyse et on compare les salaires des employés dans une même situation, dans la nouvelle fonction. Cela est dans l'appréciation du responsable RH.*

Conclusion
Les mécaniciens en progression salariale estiment que l'augmentation des salaires selon la CCT/annexe 7 et K 140.3 n'est pas respectée. Ils ont l'impression que dans le rythme actuel et du fait qu'ils ne sont ni augmentés en priorité, ni selon les courbes fixées dans les règlements, ils ne vont jamais arriver au maximum de leur classe de salaire en 20 ans. Ils se sentent bernés par l'entreprise, qui leur a fait miroiter une progression salariale régulière. Ils estiment qu'il est difficile dans ces conditions de faire des projets à long terme pour leur vie de famille (enfants, construire, etc.) avec des possibilités financières non prévisibles. Ils réalisent qu'il existait des inégalités de traitement lors de l'engagement, qui pour certains les pénalisent encore aujourd'hui. Ils appellent les syndicats à veiller à ce que la CCT soit appliquée et respectée et leur demandent de mettre tout en œuvre pour gommer les inégalités de traitement qui subsistent. Ils demandent aussi que, dans le futur, les informations et communications soient exhaustives, claires et transparentes. Les mécaniciens, le responsable CoPe ainsi que le syndicat VSLF remercient les invités des RH pour leurs explications claires et franches et se réjouissent de pouvoir profiter bientôt des adaptations qui ont été mises en route. ➤

Von Markus Heer, section Romandie



Rapport 2013 du représentant des dépôts RegionAlps.

L'année 2013 n'était pas de tout repos pour les mécaniciens RA. Le 20 août a eu lieu une séance des partenaires sociaux avec la direction qui a permis de mettre à plat certains problèmes rencontrés par des mécaniciens (modification dans la rotation et changement de tour) et d'informer les syndicats sur l'avenir de RA. La prochaine échéance sera la séance de négociation salariale au mois de novembre. Au dernier changement d'horaire RA est passé à la demi-heure le matin (6 h–9 h) et l'après-midi (16 h–21 h) entre Monthey et Brig. Avec 15% d'augmentation de fréquentation sur les six premiers mois, c'est un grand succès étant donné que l'objectif est de 20% d'ici 2018. Il est prévu un passage à la demi-heure toute la journée entre Monthey et Brig et aux heures de pointes entre Martigny et le Châble–Orsière en 2016. RA souhaiterait dans l'avenir exploiter la ligne Brig–Domo ainsi que le train auto Brig–Iselle en partenariat avec les CFF. Pour l'instant, il y a un recours du BLS au tribunal administratif contre la prolongation de la concession octroyée au CFF. RA connaît pas mal de problèmes d'entretien et de pannes récurrentes avec les dominos, un point positif depuis le début de cette année: l'attelage automatique fonctionne bien. RA a engagé au 1er septembre un ingénieur responsable de la flotte pour améliorer le suivi des machines. Prochaine échéance pour les dominos RA la mise en place de l'ETCS pour 2015. Depuis janvier 2012, le PEX est José Clerc, ancien mécanicien CFF. Le bilan est positif. Actuellement, il y a une classe de six aspirants qui termineront leur formation à la fin de l'année. ➤

La Suisse a besoin de transports publics performants

Votation fédérale

Comité VSLF

La Suisse est appelée aux urnes le 9 février 2014 pour se prononcer sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

FAIF est une solution globale: la partie Aménagement pose les jalons de la future offre de prestations. L'étape d'aménagement 2025 contient des mesures tangibles qui offrent aux clients des TP de meilleures liaisons en éliminant les goulets d'étranglement.

La partie Financement constitue une base solide et porteuse d'avenir: le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les ressources disponibles jusqu'ici seront réunies dans le FIF et garantiront le financement des dépenses grâce à des contributions supplémentaires de tous les participants (Confédération, cantons, entreprises de chemin de fer, pendulaires et clients des TP). La Suisse innove en créant le financement de l'infrastructure le plus moderne d'Europe.

Informations supplémentaires: www.bav.admin.ch/fabi www.fabi-ja.ch

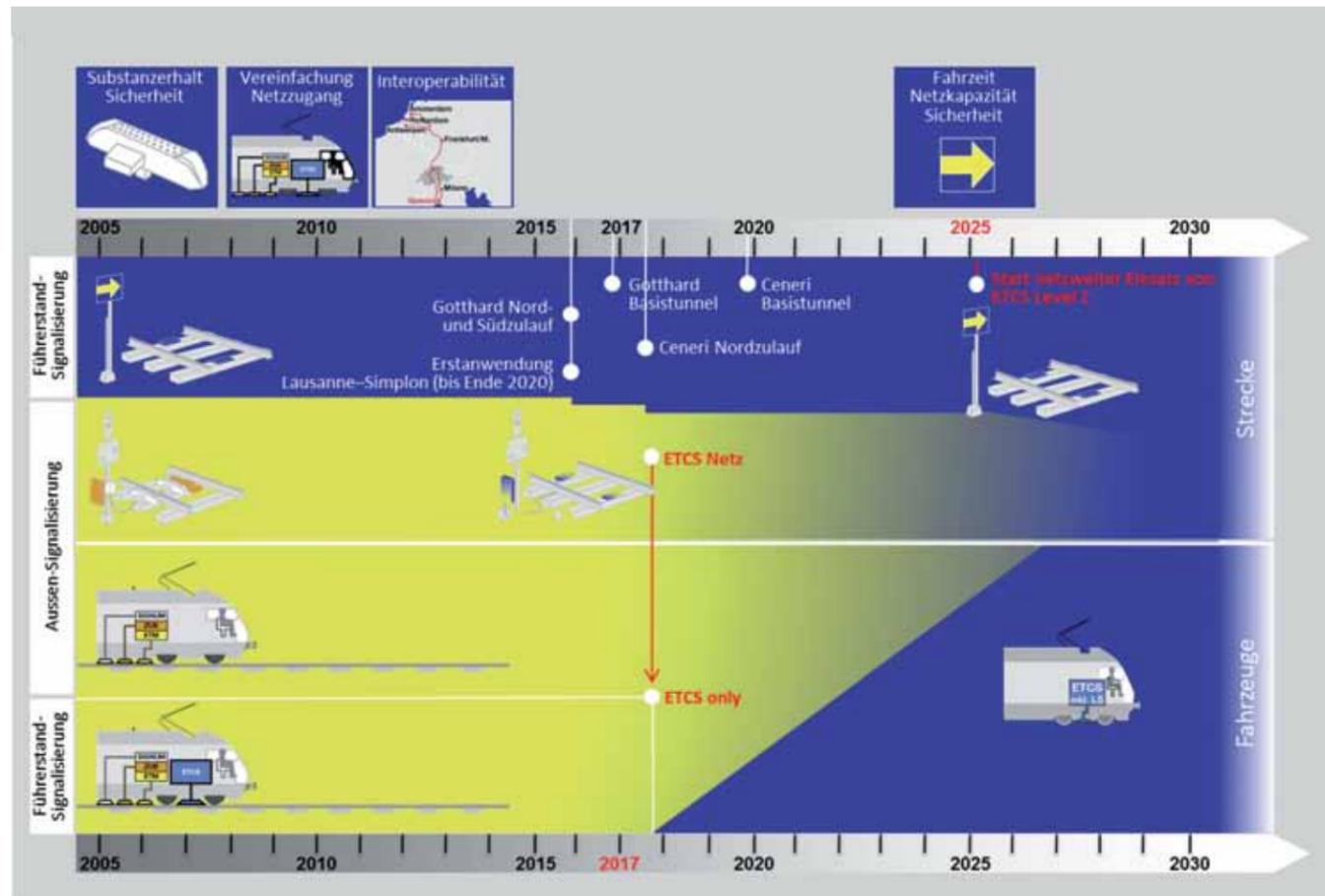
Le 9 février 2014:
Oui au financement et à l'aménagement
de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

OUI
À
FAIF



ETCS en Suisse – pas à pas en direction du but

L'Office fédéral des transports OFT a décidé en 2000 que l'ETCS (European Train Control System) prendrait la succession du système ZUB en Suisse. Cela aurait comme conséquence le remplacement des systèmes SIGNALUM et ZUB qui sont en service dans notre pays depuis 1930 respectivement 1992. Dr. Stefan Sommer, responsable de la surveillance des trains chez CFF



Grâce à l'ETCS on doit pouvoir renoncer à la multiplication des systèmes de sécurité embarqués qui se sont développés au cours du temps, permettre l'introduction d'un unique système adapté aux exigences futures de sécurité et de mobilité et enfin convenir aux exigences d'interopérabilité dans le cadre du trafic transfrontalier. Après avoir introduit l'ETCS Level 2 avec succès sur la «Nouvelle ligne» NBS, les CFF s'autorisent, dans un premier temps, à équiper l'ensemble du réseau à voie normale de Suisse avec la technologie ETCS en mode d'exploitation Level 1 Limited Supervision (ETCS L1 LS). Ensuite le réseau migrera progressivement en ETCS Level 2. Ainsi, les CFF suivent les exigences à long terme fixées par l'OFT.

Expériences avec l'ETCS Level 2

Comme les trains circulant sur la ligne Mattstetten-Rothrist ainsi que celle traversant les Alpes dans les tunnels du Lötschberg et Gothard/Ceneri sont appelés à circuler à plus de 160 km/h, on a dû procéder à l'évaluation

et introduire un système équipé de la signalisation en cabine. Les CFF ont donc choisi d'inclure dans leur évaluation un système encore en développement en 2000, à savoir ERTMS/ETCS. L'OFT a décidé qu'en raison de certains avantages du système comme celui de permettre une interopérabilité au niveau européen, l'ETCS Level 2 serait introduit en Suisse pour tous les tronçons où la vitesse dépasserait les 160 km/h.

Les deux tronçons équipés de l'ETCS Level 2 Mattstetten-Rothrist et le tunnel de base du Lötschberg sont des tronçons essentiels dans le trafic à longue distance dans le transport des passagers et comme routes de transit pour le trafic des marchandises à travers les Alpes. C'est pourquoi les exigences en matière de disponibilité et de fiabilité sont très grandes. Après une période d'exploitation de plus de six ans on peut dire que l'ETCS Level 2 dégage une impression positive:

- Les grandes exigences en matière de capacité et de sécurité sont remplies de manière irréprochable. Chaque jour ce

ne sont pas moins de 280 trains qui franchissent le tronçon Mattstetten-Rothrist. Les trains de voyageurs circulent à une vitesse maximale de 200 km/h avec une succession entre trains de 2 minutes. Dans le tunnel de base du Lötschberg, qui est partiellement à simple voie, ce sont 110 trains qui circulent par jour avec une succession de 3 minutes et une vitesse maximale de 200 km/h (on pourrait circuler à 250 km/h).

- En comparaison avec des lignes ayant la même charge de trafic en Suisse mais étant équipées de la signalisation conventionnelle, les deux lignes ETCS s'en tirent nettement mieux lors de retards imposés par le système.

- Le processus d'équipement développé conjointement par les CFF et l'OFT en matière de lignes et de véhicules est transparent et efficace. Depuis son introduction, ce sont près de 650 véhicules d'entreprises diverses qui disposent de la certification pour rouler sur les tronçons équipés de l'ETCS Level 2.

Stratégie ETCS de la Suisse

Le développement se poursuit. L'engagement de la Suisse en matière d'ETCS va s'accroître durant les prochaines décennies. Les projections ci-dessous vous montrent comment les CFF vont introduire pas à pas la stratégie ETCS et comment la sécurité en matière ferroviaire va encore être renforcée.

Étape 1: migration rapide vers ETCS Level 1 Limited Supervision

Le développement chronologique a fait que les véhicules aptes à l'accès au réseau en Suisse soient équipés parfois de 4 systèmes de surveillance (SIGNALUM, ZUB, ETM et ETCS). L'OFT a donc constaté déjà en 2000 que les systèmes de surveillance des trains devraient être remplacés par l'ETCS. Comme les systèmes SIGNALUM et ZUB arrivent en fin de vie et qu'ils ne remplissent pas les critères en matière d'interopérabilité, le remplacement de ces systèmes sert aussi l'intérêt des CFF. Il a été démontré que ETCS L1 en mode d'opération Limited Supervision (ETCS L1 LS) serait la solution la plus simple et la plus économique pour introduire rapidement l'ETCS sur l'ensemble du réseau.

La remise du contrat à l'industrie pour la mise en application et la migration du réseau s'est faite lors de l'automne 2011. La mise en application a débuté en juillet 2012 et est en cours actuellement. Comme convenu avec les ministres des transports, l'introduction du système doit se faire de telle manière que le corridor des marchandises à travers la Suisse puisse être totalement équipé de l'ETCS jusqu'à la fin 2015. Le reste du réseau à voie normale du pays sera équipé jusqu'en 2017. A partir de cette date, les seuls véhicules qui pourront rouler en Suisse seront ceux équipés du système ETCS (ETCS-only). Cette réduction du nombre de systèmes de surveillance est intéressante pour les possesseurs de véhicules moteurs. A l'avenir, la préparation ou le remplacement de véhicules ne posera plus de problèmes puisqu'il n'y aura plus qu'un seul système. En outre, les expériences faites jusqu'à aujourd'hui nous montrent que les prix pour l'équipement d'un véhicule moteur avec le système ETCS s'approchent des prix du ZUB et du SIGNALUM cumulés.

Se basant sur une décision des CFF datant de la fin 2011, simultanément à ce programme, près de 1700 signaux devront être équipés d'un dispositif de surveillance de la vitesse. Cela permettra de diviser le risque résiduel d'un facteur supérieur à 2.

Étape 2: extension de l'ETCS Level 2 au niveau du réseau à partir de 2025

En raison de l'obligation d'équiper les véhicules depuis 2018 qu'avec l'ETCS, le nombre de véhicules munis de ce système va continuellement en augmentant depuis ce délai. Aussi bien les nouveaux véhicules

que ceux équipés de la surveillance des trains ZUB et SIGNALUM qui sont en fin de vie vont profiter de cette opportunité. C'est entre autres dans ces conditions que l'OFT a décidé en août 2011 que l'ETCS Level 2 devrait être installé de manière standard sur l'ensemble du réseau à voie normale des CFF, dans le cadre de la préservation de la substance et dans les cas d'extension du réseau. La mise en application de cette stratégie et l'engagement à vaste échelle de la signalisation en cabine doivent permettre une utilisation plus dense et autoriser une exploitation plus concurrentielle du transport ferroviaire:

- Augmentation de la sécurité, car l'ETCS Level 2 permet une surveillance de la vitesse des trains de manière permanente sur l'ensemble du réseau.
- Elévation de la capacité, car de nombreuses restrictions de la signalisation optique disparaissent avec ETCS Level 2. C'est ainsi par exemple qu'on peut augmenter la capacité d'une ligne exploitée de manière mixte (marchandises/voyageurs) de près de 15%.
- Il y a besoin de moins d'électronique et de câblages à proximité des voies ce qui a pour grand avantage de simplifier l'entretien et la mise en disponibilité.

Étape intermédiaire: élaboration des conditions de base

Pendant ce temps, la planification pour la mise en application de la décision de l'OFT tourne à plein rendement aux CFF. Comme l'ETCS Level 2 n'a jusqu'à présent été installé que sur des nouvelles lignes, les yeux d'infrastructure sont tournés vers la préparation des conditions de base pour l'engagement de cette technologie sur les lignes existantes pour des vitesses jusqu'à 160 km/h et dans les gares. A ce propos, il faut encore que des étapes soient développées dans les postes directeurs, la technique de conduite et les systèmes de conversion basés sur IT, afin que les processus de gestion correspondants puissent être automatisés. Par contre, il n'y a plus besoin de procéder à d'autres adaptations au système ETCS lui-même. Une autre exigence réside dans les concepts de gestion des dérangements, le développement du réseau GSM-R ainsi que les divers scénarios de migration.

En guise de préparation de l'extension au niveau du réseau entier dès 2025, il y a lieu de tester la compatibilité avec l'exploitation des différents modes de fonctionnement. A cette fin, les CFF vont utiliser la ligne Lausanne-Simplon en guise de «première utilisation sur le réseau conventionnel». Pour le moment, le remplacement de 4 postes directeurs et un projet d'automatisation sont prévus sur cette ligne ce qui permet l'installation de l'ETCS Level 2 pour un investissement neutre au niveau des coûts. L'équipement de cette ligne en Level 2 ne

provoque que de faibles coûts liés à l'équipement anticipé du matériel roulant avec la technologie nécessaire.

Sur la ligne Pully-Villeneuve, laquelle sera équipée complètement en ETCS Level 2 au début 2015, les CFF vont effectuer pour la première fois les fonctions «accoupler», «séparer» et «rebrousser» de manière commerciale en ETCS Level 2. Dans l'horaire prévu, les trains utiliseront ces fonctions à Vevey et Villeneuve.

Le tronçon Sion-Sierre sera le premier en Suisse à être équipé de l'ETCS Level 2 du fournisseur Siemens durant l'année 2016. Afin de rendre cette utilisation possible, Siemens continue à développer entre autres les fonctionnalités de leurs postes de commande électroniques.

La prolongation du tronçon en Level 2 en direction de Salgesch-Loèche verra la commutation des postes directeurs déjà existants et équipés de la nouvelle électronique en Level 2. Du côté d'Ardon, les CFF sont en train d'évaluer si un poste d'enclenchement basé sur de la technologie à relais du type Domino 67 peut être élevé au niveau du Level 2.

Les autres modifications concerneront plus tard les tronçons Roche-Vernayaz et Brig-Simplon. L'équipement de Brig-Simplon à partir de 2020 verra la première installation complète d'une grande gare en ETCS Level 2. Comme d'ici-là des grandes gares des réseaux étrangers devraient être équipées en ETCS Level 2 comme Copenhague, Londres et Oslo, les CFF devraient pouvoir bénéficier des expériences faites à l'étranger.

Avant la mise en service de la vallée du Rhône, l'ETCS Level 2 sera une réalité au Gothard. Dans la nuit du 15 au 16 août 2015, l'enclenchement d'Altdorf et l'enclenchement de l'installation de dépassement de Rynächt seront mis en service ce qui devra permettre de remplir les exigences de grande capacité sur cette ligne. C'est ainsi que la première partie du nouvel axe du Gothard située à Flüelen et Rynächt fonctionnera avec l'ETCS Level 2. La stratégie ETCS de la Suisse est considérée comme très bonne par bon nombre de nos voisins surtout du point de vue commercial. En outre, un certain nombre d'opérateurs Cargo se sont exprimés positivement en faveur d'un passage rapide et conséquent à l'ETCS Level 1 LS. Il permettra rapidement de renoncer aux systèmes nationaux ce qui aura une influence favorable sur les coûts de production. ➔

Données de l'auteur

Dr. Stefan Sommer, physicien diplômé, responsable de la surveillance des trains chez CFF Infrastructure installations et technologie, Brückfeldstrasse 16, 3000 Berne, stefan.sommer@sbb.ch

ETCS en Europe – Pas à pas sans l'ombre d'un doute

Nous avons déjà publié ici beaucoup de textes concernant l'European Train Control System (ETCS). Les dés sont jetés et aucune force existant sur la terre ne pourra arrêter l'introduction lente, compliquée et coûteuse des différentes versions d'ETCS en Europe.

Hubert Giger, président VSLF

ETCS Level 2

La société Brown Boveri & Cie. (BBC) s'est associée aux CFF dans les années 80 du siècle dernier pour développer la surveillance linéaire des trains (LZB) au moyen d'un conducteur placé entre les rails. Une conduite dirigée par le moyen électronique permettant une optimisation de l'utilisation de la capacité des voies était possible sur les voies expérimentales installées en Suisse. Aujourd'hui, les chemins de fer allemands, autrichiens et espagnols exploitent avec succès plus de 6000 km de lignes équipées du conducteur de voies – aussi en trafic S-Bahn.

Il est faux de prétendre que pour des vitesses de plus de 160 km/h l'observation des signaux par le personnel des locomotives n'est plus possible et que la signalisation en cabine devient alors nécessaire. Les Chemins de fer français exploitent des lignes avec signalisation extérieures admettant une vitesse maximale de 220 km/h sans danger. C'est aussi un conte de fées que de croire que l'ETCS Level 2 va permettre d'augmenter les capacités des lignes et même si on persiste à le répéter la chose

ne devient pas plus crédible. La maîtrise de l'ETCS Level 2 dans une exploitation complexe avec des gares – hormis la NBS Mattstetten–Rothrist, la ligne de raccordement (ABS) Wanzwil–Solothurn, la ligne de base du Lötschberg (LBT) et le tunnel de base du Gothard (GBT) – va encore soumettre nos nerfs et ceux de nos clients à rude épreuve. Un changement du sens de marche en quelques minutes lors de perturbations ne sera désormais plus possible.

En ce qui concerne les coûts engendrés par l'ETCS, j'ai eu, cet été, un échange d'idées inofficiel avec l'OFT. L'introduction successive de l'ETCS Level 2 et les économies liées au retrait des signaux dès 2015 en Valais occasionnent une facture tellement compliquée qu'il est impossible de la comparer avec d'autres systèmes ou processus liés à l'introduction de l'ETCS. Les chiffres officiels de l'OFT sont détaillés ci-dessous. Une certitude est que l'industrie s'en met plein les poches grâce aux chemins de fer. L'ouverture du marché tant espérée et liée à l'interopérabilité a rapporté jusqu'à présent plus de grincements de dents et de frais que de grandes économies. On peut

ainsi lire dans le cahier d'instruction de la Re 486 du BLS: «Les spécifications SRS 2.2.2 ont laissé un grand champ à l'interprétation, de sorte que l'interopérabilité ne peut être garantie.» Ainsi les nouveaux TGV POS et Duplex – équipés naturellement de l'ETCS – ne peuvent pas circuler en direction de Berne par la NBS. Lors des premières courses de ces véhicules en direction de Brigue, des freinages d'urgences ont été provoqués au passage de certaines balises ETCS. Les problèmes liés à l'ETCS à l'étranger remplissent depuis longtemps les colonnes de la presse spécialisée. Et pour couronner le tout, cet été, un train espagnol à grande vitesse fabriqué en 2012 est sorti d'une ligne à grande vitesse ouverte en 2011 à près de 200 km/h dans une courbe à 80 km/h sans qu'aucun système de sécurité ne le prenne en charge. La ligne ainsi que le véhicule étaient tous deux équipés de l'ETCS, lequel n'était visiblement pas opérationnel.

ETCS Level 1 LS

Le fait que l'ETCS Level 1 LS apportera une baisse de la sécurité en comparaison

avec les systèmes utilisés actuellement en Suisse, commence gentiment à apparaître au grand jour. Dans le cas de l'ETCS Level 1 LS, la surveillance de la vitesse se fait de manière ponctuelle et par rapport à l'actuelle surveillance des trains ZUB, aucun tronçon supplémentaire ne sera surveillé. En outre, le mécanicien ne sera pas surveillé pour des vitesses inférieures à 40 km/h et, contrairement au ZUB, il n'aura pas besoin de se libérer manuellement. Dans le rapport d'état de 2012 de l'OFT on peut lire la chose suivante: «La mise en œuvre de l'ETCS L1 LS réalise aussi la détection active des erreurs du système, qui permet de localiser et d'éliminer rapidement une défaillance du système ou une perturbation. Cette augmentation de la disponibilité accroît aussi la sécurité en comparaison aux anciens systèmes SIGNUM et ZUB.»

On est impatients de recevoir les explications des instances compétentes au cas où un incident devait se produire sur un tronçon équipé de l'ETCS Level 1 LS.

Conclusion

Le rêve de l'implantation du système ETCS Level 2 à l'ensemble du réseau est maintenu quand bien même, nous autres cheminots savons très bien d'expérience que le terme «ensemble du réseau» correspond plutôt à une interruption brutale de l'exercice après une introduction partielle du système. Jusqu'à l'interruption de l'exercice, on se contentera de la version suisse de l'ETCS, lequel ne peut pas soutenir la comparaison avec le niveau de sécurité actuel – hormis si des investissements supplémentaires sont consentis afin de effectuer une programmation sans faille du système de balises ETCS avec des informations de vitesse et l'installation complète d'Euroloops.

La question qu'on doit se poser est de savoir si avec la capacité actuelle des ordinateurs il ne serait pas possible sur une même locomotive de traiter les informations des différents systèmes de sécurité ferroviaires européens sans que la moitié du poste d'enclenchement sous la forme de l'European Vital Computers (EVC) ne doive voyager dans la locomotive. Parallèlement, il serait ainsi possible de continuer à faire voyager du matériel historique à la grande joie de petits et grands.

Les coûts de l'introduction de l'ETCS, pris en charge par la Confédération dans la période 2003–2007 au titre d'un financement de départ, sont résumés dans le tableau suivant (commentaires cf. ci-après, montants en millions de francs, coûts finals arrondis). Les coûts pris en charge par les ETF, étrangères ou suisses, pour installer l'ETCS sur leurs véhicules n'étant pas connus, le tableau ne les présente pas. ➤

Quel est le lien entre les airs et le rail?

L'été dernier, la Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega) a été agitée par plusieurs révélations dont la «Weltwoche» s'est fait l'écho. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio



Dans son édition 33/13 la «Weltwoche» dévoile un certain nombre d'incidents remarquables à l'intérieur de la Rega et diverses intrigues orchestrées par son chef, Ernst Kohler. Certaines affirmations émanant de cet article vont susciter une réaction machinale de comparaison avec son propre environnement professionnel auprès du lecteur assidu, comme une espèce de «déformation professionnelle». Ainsi la phrase suivante peut rappeler des souvenirs «premièrement, Kohler a été sollicité pour prendre la place de CEO par le président du conseil d'administration et son salaire est passé de 270 000 à 400 000 francs» de la procédure choisie pour nommer le «CEO» d'une entreprise de transport ferroviaire en mains de la Confédération.

Ensuite, un mécanicien de locomotives de CFF Voyageurs est surpris par l'affirmation «Le fait que Kohler ne connaisse le vol qu'en tant que passager, qu'il ne maîtrise même pas les connaissances fondamentales d'anglais liées à l'aéronautique et qu'il prétende occuper le poste de responsable de l'exploitation aéronautique de la Rega, n'a pas été accepté par les autorités compétentes (l'Office fédéral de l'aviation civile, OFAC)» et il se demande pourquoi, à l'inverse, l'Office fédéral des transports tolère que le responsable de la conduite du personnel des locomotives nomme cinq des six responsables de filiales P-OP ainsi qu'un certain nombre de supérieurs directs du personnel des locomotives sans que ceux-ci ne disposent de la formation de mécanicien et qu'ils passent ainsi pour des profanes en matière de compétences spécifiques.

Inconsciemment on se rappelle le cas de Vauderens, où un Intercity avait franchi une courbe à 140 km/h alors que celle-ci est limitée à 85 km/h, lorsqu'on prend connaissance de l'événement suivant: «En juillet 2010, un pilote est tombé en panne alors qu'il effectuait le sauvetage d'un homme en détresse à la montagne. Peu après avoir survolé le lac de Walenstadt,

l'hélicoptère a dû effectuer un atterrissage d'urgence dans un champ dans un fracas indescriptible. Les passagers et la machine ont miraculeusement survécu à l'incident. Chaque atterrissage d'urgence doit être impérativement signalé à l'OFAC dans les plus brefs délais. L'Office de l'aviation n'a appris l'incident qu'en octobre 2010 suite à une annonce anonyme.» Dans le cas de Vauderens l'annonce prescrite dans ce genre de cas n'est pas non plus arrivée au Service d'enquêtes sur les accidents (SESA).

Par contre le fait que la culture d'entreprise du trafic aérien et du trafic ferroviaire soit parfois diamétralement opposée, dans certaines conditions, nous saute aux yeux lorsqu'on lit: «Lorsque les autorités ont demandé des éclaircissements, la Rega n'a été d'accord de donner des informations supplémentaires que par l'intermédiaire de ses avocats. Dans l'aéronautique, où il ne s'agit pas de rechercher des responsables mais de déterminer des causes afin d'éviter un nouvel accident, cette pratique est inhabituelle.» Nous ne voulons pas débattre ici de savoir si les CFF pratiquent une culture de la faute ou de la punition. Existe-t-il une culture de l'apprentissage vécue aux chemins de fer? Chaque mécanicien et mécanicienne connaît déjà la réponse.

La phrase «au lieu du mot d'ordre usuel de la branche «Safety first», sous l'ère Kohler la devise était la suivante «Mission first, safety always» – la conduite du sauvetage est primordiale, la sécurité est implicite» mérite aussi la comparaison, tout particulièrement lorsqu'on remplace le mot «sauvetage» par l'expression «poursuite de la marche».

Et ainsi les faits nous prouvent que d'une part les cieux présentent beaucoup de similitudes avec notre monde terrestre et bien connu des chemins de fer, mais que d'un autre côté, il y a de grandes différences. Nous laissons le soin de répondre à la question «qui peut apprendre le plus de qui?» à nos lecteurs. ➤

Pos	Objet	Coûts effectifs au 31.12. 2007	Coûts finales prévisionnels Etat au 31.12.2007 Diverses bases de prix	
			Coûts bruts	Dépenses extraordinaires pour introduire ETCS
Infrastructure				
1	Tronçon d'essai Zofingen–Sempach	51.0	51.0	51.0
2	NT Mattstetten–Rothrist / TA Derendingen–Inkwil	80.3	91.4	44.3
3	Ligne de base Lötschberg	121.2	131.1	59.7
4	Ligne de base Gotthard	0	165.3	0
5	Ligne de base Ceneri	0	29.8	0
6	Migration vers ETCS L1 LS	6.1	370.0	0
Sous-total		258.6	838.6	155.0
7	Véhicules	331.7	356.7	180.0
Total générale		590.3	1200	335

Le Helpdesk du matériel roulant de CFF Voyageurs

Le Helpdesk (HL) du matériel roulant est la principale centrale où le personnel roulant annonce les dérangements techniques du matériel roulant en circulation de la division voyageurs. Il fonctionne aussi comme premier échelon de soutien pour le personnel roulant dans le cadre d'un dépannage en ligne, afin d'éviter les retards et les suppressions de trains. *Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio*

En outre, il dessert le Helpdesk RailClean pour CFF Immobilier auprès duquel le personnel d'Immobilier peut annoncer les dérangements, souillures ou autres dommages à la propriété. Le Helpdesk du matériel roulant dépend du département du matériel roulant de P-OP. Il est dirigé par Ernst Mielebacher, qui est responsable de l'aspect fonctionnalité. Son remplaçant, Hans Schneeberger, ancien diagnosticien et responsable de team, s'occupe, lui, de la partie technique du Helpdesk. L'effectif du service emploie 34 mécaniciens de locomotives qui agissent dans toute la Suisse et ce, de Genève à Brigue en passant par Zoug, Olten, Lucerne et Zurich. Ils ont un taux d'occupation de 50% au Helpdesk, le reste du temps, à savoir entre 30% et 50% ils effectuent des prestations de mécaniciens de locomotives. De plus, le Helpdesk comprend un groupe de diagnosticiens dont le lieu de stationnement est Berne et qui fonctionnent aussi à 50% au Helpdesk et occupent le reste du temps à des activités en surface. Cet emploi panaché a pour but de maintenir le niveau de compétences des collaborateurs du Helpdesk. Une petite partie, pour le moment sept personnes – tous d'anciens mécaniciens ou diagnosticiens – travaille à

100% comme assistants techniques auprès du Helpdesk.

Histoire du Helpdesk

Les déclencheurs de la création de l'OCP «Operation Center Personenverkehr» sont d'une part la panne de courant généralisée de 2005 ainsi que le meeting aérien de Payerne, où l'affluence a été telle que les CFF ont été totalement surpris et débordés. Le responsable de la division Voyageurs de l'époque proposa, suite à ces événements, qu'une centrale de coordination des grandes manifestations soit mise sur pied. La gestion du trafic Voyageurs a donc conçu l'OCP, P-OP s'est ralliée au projet et a créé un Helpdesk pour le support technique du personnel roulant. Le but était de réduire au maximum les retards tout en garantissant le service d'un interlocuteur 24 heures sur 24 et ceci aussi pour d'autres divisions telles que l'Infrastructure. L'OCP et le Helpdesk ont été rapidement mis conjointement en service et la phase de départ s'est montrée quelque peu chaotique. Deux jours avant le début des activités, il n'y avait pas encore de téléphones sur les tables et on ne savait pas du tout comment l'installation téléphonique allait fonctionner. On a recruté du personnel dans les diagnosticiens et les assistants

techniques ainsi que des mécaniciens qui avaient fonctionné à la Hotline ETCS d'Olten. Après le branchement des téléphones en octobre 2006, le Helpdesk a été assailli d'appels. Rapidement, on a dû recruter du personnel supplémentaire; l'effectif actuel représente près du triple de celui d'alors. On a aussi investi massivement dans l'instruction en mettant sur pied des cours de base pour l'IC 2000, les VU4 et l'ICN, mais aussi des cours d'informatique pour la deservance de SAP, Excel, etc.

Véhicules concernés

Le Helpdesk assure le suivi de tous les types de véhicules de CFF Voyageurs hormis les trains navettes à deux étages (DPZ) ainsi que les trains à deux étages (DTZ) du S-Bahn zurichois. Ces compositions sont gérées par la régulation des locomotives de Zurich qui s'occupe de l'ensemble des trains à deux étages qui assurent les prestations de trains régionaux du S-Bahn zurichois. Le support technique des Bem 550 qui assurent le trafic entre Genève et La Plaine est assuré par la gestion des véhicules de Lausanne ainsi que par le CEG de Genève. La variété des véhicules explique pourquoi on a dû recourir à des mécaniciens de toute la Suisse pour effectuer la permanence du

Helpdesk. Chaque collaborateur dispose de la connaissance des véhicules spécifiques à son dépôt et n'est jamais seul, hormis la nuit, ce qui fait que l'ensemble de ses collègues peuvent le soutenir dans le cadre de la connaissance des véhicules et permet d'élaborer un niveau de savoir plus élevé.

Le Helpdesk fournit aussi le support ETCS pour les véhicules Cargo. Le reste du support technique est par contre directement assuré par CFF Cargo. Chez Cargo, on a mis sur pied une «Hedlok», laquelle est compétente aussi bien pour la gestion des dérangements que pour la commercialisation des locomotives. Le mélange de ces deux fonctions permet d'éviter que le Helpdesk ne doive en plus assumer le support technique des locomotives Cargo.

Le support technique des ICE est assuré, quant à lui, par la Deutsche Bahn à Francfort. En ce qui concerne les TGV, le support du Helpdesk se limite à la collecte de rapports de dérangements et à la transmission de ceux-ci à la SNCF.

Exigences posées aux collaborateurs du Helpdesk

On demande une formation dans le domaine de la technique ou une pratique en tant que mécanicien de locomotives, une expérience professionnelle de plusieurs années, de bonnes connaissances techniques, de bonnes dispositions à effectuer une formation continue conséquente, de bonnes connaissances d'une deuxième langue nationale, des connaissances en informatique, une bonne aptitude à travailler en équipe et une bonne résistance au stress.

C'est une valse continue entre les langues et les connaissances techniques. Le postulant amène avec lui l'une ou l'autre de ces compétences, ce qui oblige l'équipe entière à un savant mélange pour atteindre l'équilibre. La situation est identique en ce qui concerne les compétences informatiques. L'équipe se compose d'un côté de mécaniciens de locomotives qui ont dix ans ou plus d'expérience et une grande connaissance technique et, d'un autre, de jeunes collègues qui disposent, eux, de grandes aptitudes en informatique.

Les mécaniciens actifs dans l'équipe du Helpdesk ont reçu la garantie qu'ils pouvaient à tout moment reprendre leur ancienne activité à 100%.

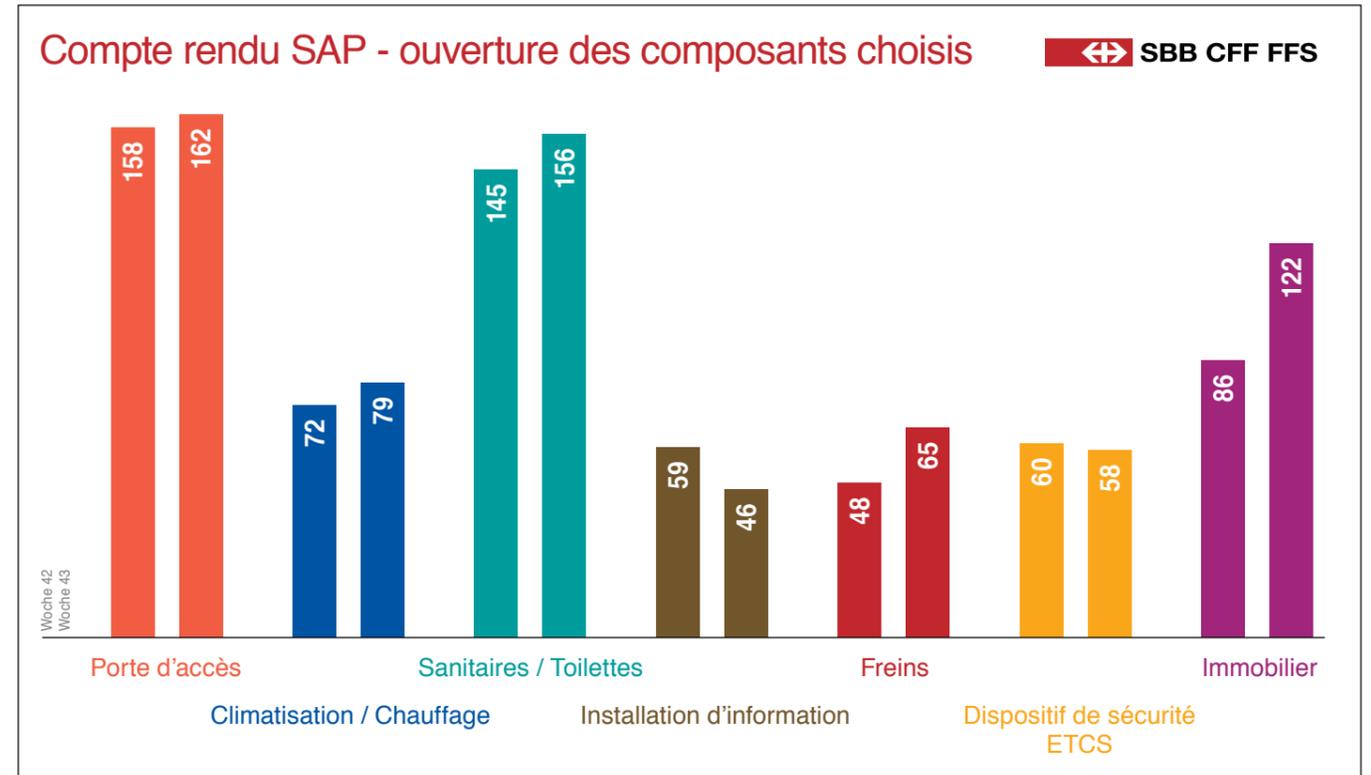
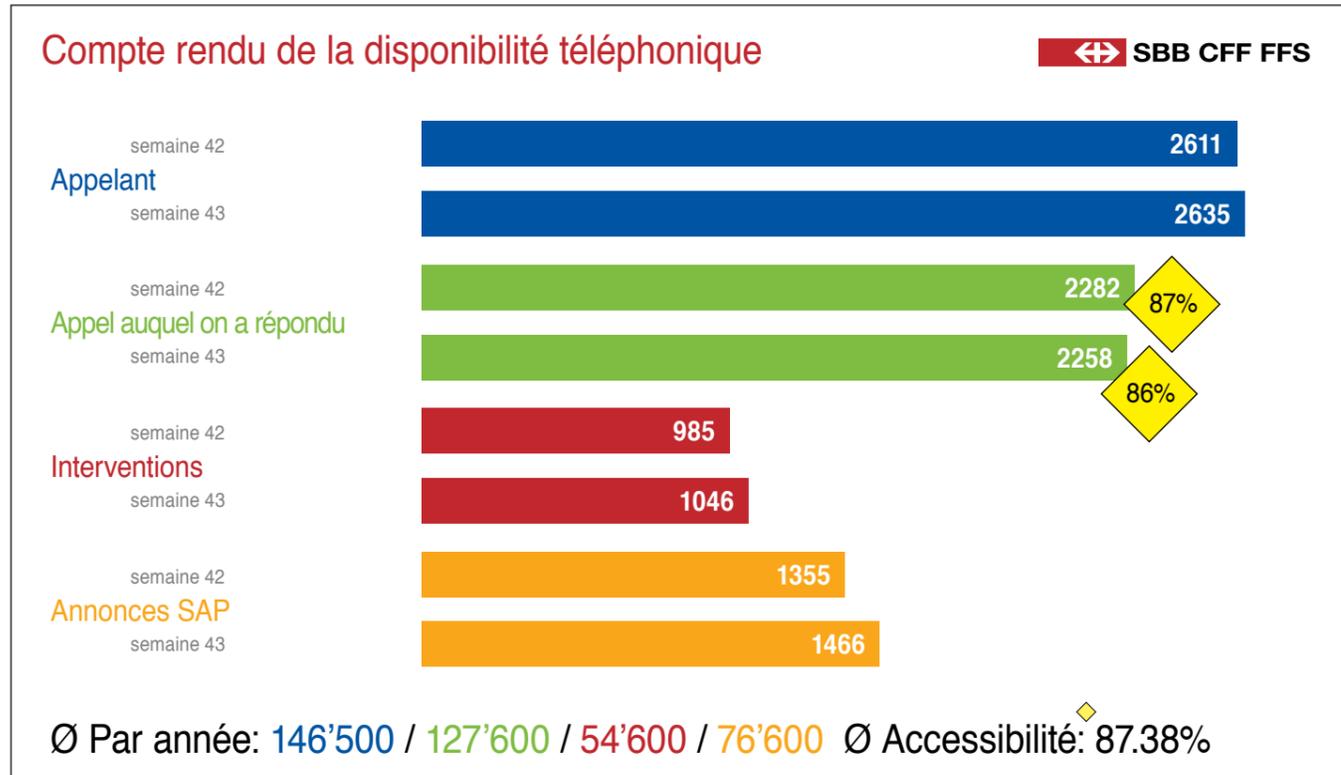
Moyens de travail

Les outils de travail du Helpdesk sont: SAP pour la saisie des dérangements, afin que dans les lieux d'entretiens les réparations correspondantes puissent être effectuées, CERES pour l'engagement du matériel roulant, PIPER, ProSurf et RCS-ALEA. RCS-ALEA est un outil qui permet de faire des saisies en cas de dérangement à partir des différents départements. Il permet en outre de communiquer les dispositions prises de sorte que toutes les instances disposent du même niveau d'information et contribue à diminuer le volume de communication en déchargeant le réseau téléphonique.

MITRAC est aussi utilisé. Il permet une saisie en temps réel des données de la flotte d'ICN. Les trains à deux étages du trafic des grandes lignes en sont aussi équipés.

MITRAC reconnaît les données d'état, l'outil ORBITA génère les annonces de dérangement, lesquelles sont directement transmises à la maison Bombardier. Celle-ci fournit ensuite une recommandation en vue de la réparation. Le Helpdesk introduit ensuite cette recommandation de réparation à l'intention des ateliers dans le système SAP. Dans le cas des trains régionaux à deux étages, le système est directement disponible sur les véhicules, mais il n'est pas encore activé pour l'instant. Grâce à cet outil, le Helpdesk est toujours informé des dérangements, avant même que le mécanicien n'en fasse l'annonce.

Le Helpdesk dispose aussi d'un système de check-lists qu'il a développé lui-même pour le conseil aux mécaniciens de locomotives. Cette évolution a été rendue nécessaire par le fait que les collaborateurs du Helpdesk ne sont pas physiquement en face du véhicule concerné mais qu'il existe cependant une nécessité de visualiser les différents interrupteurs, CMC et autres installations à desservir. Il n'y a cependant aucun produit tout fait sur le marché qui soit à même de couvrir les besoins du Helpdesk. C'est ainsi qu'un mécanicien a commencé à élaborer des vues des différents véhicules. Depuis ce moment, l'ensemble des véhicules dont le Helpdesk s'occupe ont été saisis. De la sorte, un collaborateur peut par exemple, dans le cas d'un dérangement sur une Re 460, appeler le plan visuel des appareils et voir comme s'il y était la disposition de tous les CMC, ((bitte hier die Übersetzung prüfen, stimmt nicht mit D überein)) ce qui lui permettra de donner des conseils pour le



dépannage. Derrière la vue du véhicule, il y a aussi un certain nombre de check-lists destinés au dépannage et à la préparation pour le remorquage, par exemple. Ces check-lists existent aussi pour les voitures voyageurs, à l'exception des voitures unifiées I et II pour lesquelles ce type d'outil est superflu en raison de la construction plus simple.

Méthodes de travail du Helpdesk

Le Helpdesk du matériel roulant est occupé 24 heures sur 24. La nuit, un seul mécanicien est en service de minuit jusqu'à 4 heures du matin. Durant cette période les téléphones des régulations des locomotives sont déviés aussi sur cette centrale.

Le personnel des locomotives et des trains peut atteindre le Helpdesk par le biais du numéro 1832 ou 206040. Afin d'améliorer la disponibilité, un triage s'effectue déjà au moyen des chiffres 1 et 2. Le chiffre 1 couvre la traction; dans ce domaine, ce sont des mécaniciens qui répondent. Le chiffre 2 correspond surtout aux dérangements touchant le confort. Ceux-ci sont entrepris par les assistants techniques et les diagnosticiens. En arrière-plan, les gestionnaires opérationnels de la flotte pour les ICN, Re 460 ou ETR 470/610 se tiennent à disposition. En cas de besoin, le Helpdesk peut prendre contact avec eux et, si nécessaire, les relier directement avec le personnel des locomotives.

Après la constatation d'un dérangement et la saisie par le Helpdesk dans SAP, l'annonce de dérangement est directement transmise au centre d'entretien des véhicules en vue de la résolution du cas. Si une analyse plus précise est nécessaire, elle est confiée à un diagnosticien de la technique des véhicules, de sorte que la réparation pourra être entreprise plus rapidement. Lorsque la réparation est faite, le centre d'entretien rédige un feed-back et l'annonce de dérangement peut généralement être classée.

Les sept plus grandes sources de dérangements sont les portes, la climatisation/ chauffage, les installations sanitaires, les installations d'information, les freins, l'ETCS ainsi que les appels concernant les quais encombrés de neige. Pour les problèmes relevant des installations sanitaires, une place de gestionnaire de système a été créée; en ce qui concerne les portes d'accès, une place équivalente est en cours de planification.

Le Helpdesk peut être atteint efficacement dans 86 à 89% des cas. Les objectifs fixés étaient de 90%. Dans une semaine avec des conditions exceptionnelles, il peut y avoir jusqu'à 3500 appels. Tous les appels atteignant le Helpdesk ne donneront pas forcément lieu à une annonce SAP, que ce soit lié au fait que le dérangement est déjà connu ou que ce soit lié à une faute de manipulation. Dans ce cas, la confidentialité est assurée.

Les annonces de dérangements touchant les voitures voyageurs sont aussi saisies par le Helpdesk, mais ici, un support ne peut pas forcément être fourni. Cela résulte du fait que les annonces de dérangements aux voitures, au contraire des locomotives, sont plus souvent adressées aux collaborateurs moins versés dans la technique, lesquels sont aussi moins à l'aise avec la manipulation des tableaux. Les dérangements aux machines à café des wagons restaurants sont aussi dirigés vers le Helpdesk. Dans ce cas, un diagnosticien est envoyé directement sur le train, lequel trouve parfois une cuillère à café dans le moulin à grains.

La disponibilité des véhicules continue à être soumise à la régulation des véhicules (anciennement régulation des locomotives) et la collaboration avec le Helpdesk fonctionne bien. La situation de départ tendue avec les sphères de compétences de l'OCP, le Helpdesk et la régulation des véhicules est maintenant surmontée et tout le monde a trouvé sa place. Le Helpdesk recherche des explications techniques conjointement avec le mécanicien, saisit le dérangement dans le système et communique à la régulation si le véhicule est en mesure de terminer sa prestation journalière, s'il doit être différé le plus vite possible ou carrément tout de suite. Parfois, un échange n'est tout simplement pas possible parce que les ressources manquent. Il est ainsi arrivé que malgré deux annonces de dérangement à la régulation, aucun échange n'a été fait ce qui a conduit la locomotive à être mise hors service et a provoqué une suppression de train. Le financement du Helpdesk provient des clients du trafic «grandes lignes», du trafic régional, de Thurbo, Tilo, RegionAlps et TRAVYS (écartement normal). Les coûts sont répartis entre les différentes entreprises en fonction du nombre d'appels téléphoniques.

Formation et perfectionnement des collaborateurs du Helpdesk

Par opposition aux débuts quelque peu hasardeux, l'occupation au Helpdesk est devenue progressivement beaucoup plus intéressante, de sorte qu'il existe une liste d'attente. L'instruction pour les nouveaux collaborateurs dure six semaines. Les moyens auxiliaires informatiques sont enseignés de manière intensive: SAP, CERES, RCS-ALEA, etc. Le collaborateur fraîchement instruit ne fonctionne que le jour dans un premier temps, mais après une période de deux à trois mois, il effectue aussi des services de nuit. L'instruction des nouveaux véhicules est basée sur la formation des mécaniciens. Les cours sont cependant adaptés aux besoins du Helpdesk, de sorte que ses collaborateurs disposent de plus grandes connaissances que le personnel des locomotives.

La formation continue prévoit 10 à 12 jours d'instruction par année avec une rotation des points importants dans l'instruction. En automne 2012, les collaborateurs du Helpdesk sont par exemple allés suivre un cours de rafraîchissement sur l'ETR 610 de deux jours à Genève. Le contenu de l'instruction prévoyait le montage de l'attelage de secours, un entraînement au remorquage, la paralysie des portes, une connaissance approfondie de la commande des WC et des caissons des appareils situés sur les flancs externes des voitures. Parallèlement, une autre formation continue a consisté à se rendre sur la NBS avec une Re 460 et de reproduire tous les dérangements ETCS en grandeur nature.

Dans le cadre de leur perfectionnement, les collaborateurs du Helpdesk ont fréquenté un cours téléphonique d'un jour, organisé par une entreprise de communication externe, avec comme objectif de pouvoir décoder les émotions de l'interlocuteur et d'être en mesure de pouvoir poser des questions ciblées. Dans le même ordre d'idée, un cours concernant la maîtrise des conflits et du stress a déjà été proposé.

Des cours de rafraîchissement sont planifiés. Un des cours concernera les trains Domino avec comme principal aspect les attelages automatiques. Un autre concernera les Vu IV ainsi que les IC 2000 en tenant compte des différentes compositions possibles ainsi que des dérangements aux freins.

Ces cours de rafraîchissement sont très appréciés par les collaborateurs du Helpdesk. Cependant, la formation continue de 60 collaborateurs à raison de 10 à 12 jours par année représente un investissement financier important. Les cours de formation doivent vraiment être considérés comme un investissement au sens premier du terme car le Helpdesk ne peut prendre sa mission au sérieux que lorsque le niveau de connaissances théoriques des collaborateurs est vraiment élevé. Ceci est d'autant plus important qu'il est clairement reconnaissable que le niveau technique des mécaniciens de locomotives n'est plus identique à celui qu'il était il y a encore dix ans.

Collaboration avec le personnel des locomotives

La collaboration avec les mécaniciens est bonne en règle générale. Le Helpdesk apprécierait que le personnel des locomotives annonce aussi les défauts qu'il peut résoudre tout seul ainsi que tous les resets effectués afin qu'ils puissent être introduits dans le SAP. Le SAP peut être considéré comme la «fiche de patient» d'un véhicule. Un petit dérangement qui se reproduit souvent peut être un signe avant-coureur d'une plus grosse panne pour les agents d'entretien.

Le personnel des locomotives dispose d'une plage temporelle de dix minutes pour tenter une réparation en cas de dérangement. Plus le Helpdesk est averti de bonne heure, plus il existe des possibilités de prendre rapidement des mesures adaptées avec l'OCP. Il est de notoriété que le Helpdesk doit libérer les lignes de communication avec les mécaniciens après dix minutes, en cas de perturbation, afin que l'Infrastructure puisse en disposer. Mais généralement il vaut mieux appeler une fois de trop.

Il arrive parfois que les collaborateurs à temps partiel du Helpdesk soient approchés pendant leur emploi en tant que mécaniciens par d'autres collègues et informés de l'existence de problèmes ou de de nouveaux logiciels et que lorsqu'ils retournent au Helpdesk ils soient en mesure de rédiger un feed-back. Il arrive aussi que les collaborateurs du Helpdesk découvrent de nouvelles versions des logiciels des locomotives lors de leur mi-temps de mécanicien et que ces versions soient inconnues du Helpdesk. Dans ces cas, il en résulte une explication avec les techniciens de flotte de sorte que les connaissances des collaborateurs du Helpdesk soient toujours au niveau le plus élevé. Un collaborateur du Helpdesk qui travaille aussi à temps partiel comme mécanicien peut plus facilement se mettre dans la peau d'un agent du personnel des locomotives qui se retrouve confronté à un dérangement dans un Intercity acheminant plus de 700 personnes à 8 heures du matin. Il doit, dans ces conditions, et éloigné de tout, pouvoir disposer d'un support, non seulement technique mais aussi parfois émotionnel.

De plus en plus, le Helpdesk doit fournir des renseignements liés à la circulation des trains, la plupart du temps en guise de confirmation, lorsque par exemple il s'agit de calculer le poids frein résiduel lors d'une paralysie de frein. Le Helpdesk ne donne fondamentalement pas de renseignements liés à la circulation mais lorsque les connaissances et le temps sont suffisants, il ne rechigne pas à donner un coup de main. La responsabilité en matière de circulation revient finalement au personnel des locomotives.

L'acceptation du Helpdesk dans le milieu des mécaniciens a fini par ne plus poser de problèmes. Les nouveaux mécaniciens effectuent une visite de trois à quatre heures à l'OCP et au Helpdesk durant leur formation. En outre, chaque mécanicien est le bienvenu s'il désire faire une visite du Helpdesk.

Je tiens à remercier le responsable du Helpdesk, Ernst Mielebacher, pour son accueil amical sur son lieu de travail et pour les nombreux renseignements qu'il m'a fournis.

1:12- Initiative du personnel des locomotives

Les discussions politiques des dernières semaines dans notre pays ont été fortement influencées par l'initiative 1:12. Cela sert de stimulants à nous autres mécaniciennes et mécaniciens de locomotives pour lancer notre propre initiative 1:12. *Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio*

Nous exigeons 1 chef mécanicien pour 12 mécaniciens et mécaniciennes. Afin d'améliorer les chances d'aboutir à cette initiative et de permettre sa mise en application plus rapidement, nous avons même élaboré un projet de mises au concours.

Nous sommes une entreprise administrative dynamique orientée vers les tâches de conduite du personnel. Nous sommes parfaitement conscients de nos origines et ne nous laissons pas partir, dans le cadre des faibles possibilités qui nous sont offertes, de la tâche accessoire dont la garde nous a été confiée de manière historique, à savoir l'exploitation ferroviaire. Nous sommes très attachés à nos valeurs continuellement actualisées et à nos visions peu influencées par le travail quotidien (de nos collaborateurs). En tant que future/ futur

Chef/fe du personnel des locomotives

vous vous occupez de manière infatigable et avec un acharnement intensif à ce que ces valeurs soient vécues de manière non tronquée jusqu'à la base de notre entreprise.

Nous vous proposons:

Un programme de formation de plusieurs jours qui vous permettra – débarrassés de toute compétence technique – d'évaluer de manière critique les qualifications de vos collaborateurs, même les plus expérimentés.

Plusieurs fois par année, des cours de formation continue en Suisse centrale avec des formateurs compétents et onéreux. Les connaissances ainsi acquises vous aideront à oublier vos anciens schémas de pensée et mettront votre cerveau en harmonie avec nos valeurs et visions.

La possibilité de travailler à domicile – aussi dans l'impressionnant monde alpin –, ce qui vous permettra de prendre quelque distance avec vos collaborateurs exigeants et de prendre des forces pour pouvoir mettre en application votre agenda personnel.

Des vêtements de service cossus avec une cravate à la mode qui simplifieront votre incorporation dans notre équipe dirigeante et persuaderont vos collaborateurs que vous adhérez totalement à nos valeurs et visions.

Un environnement de travail contemporain qui laisse aussi une place accueillante à votre petit protégé à quatre pattes.

Des règles de temps de travail individuelles qui vous permettront de contribuer à décharger les trains encombrés, lors des heures de pointes en fin de journée. Si d'aventure, vous deviez constater une divergence entre les possibilités qui vous sont offertes et vos exigences, nous sommes à même de mettre sur pied tout un train de mesures pour vous intégrer dans nos services centraux.

Ce que nous attendons de votre part:

Nous portons une grande estime à ceux qui sont en mesure de partager notre mode de pensée avec les collaborateurs dont ils ont la responsabilité. Votre attention se portera tout particulièrement sur ceux qui n'ont malheureusement pas encore pu accéder à nos valeurs et nos visions.

Nous vouons un culte au principe qui dit: «l' (bons) habit fait le moine». Vous nous soutenez dans cette démarche.

Une bonne hygiène mentale nous est précieuse. Vous collaborez à ce projet en apportant une représentation et une illustration concrètes des informations qui sont affichées au sein des locaux du personnel des locomotives.

Dans votre quotidien, vous serez accompagné de manière (très) présente par votre supérieur hiérarchique dont la carrière est toute tracée. Cependant, nous ne devons pas renoncer à une petite part d'expérience de la vie, c'est pourquoi nous ne tiendrons pas compte de votre postulation si vous n'avez pas atteint l'âge de 16 ans révolus.

Nous nous réjouissons de faire votre connaissance. Une expérience dans le domaine du chemin de fer ne doit pas vous décourager, nos modules de formation perfectionnés vous permettront de vous en éloigner rapidement.

La formation LEA 3

Daniel Hurter, rédaction Loco Folio

La dernière formation officielle LEA 3

La dernière leçon officielle de formation LEA 3 s'est déroulée le 9 septembre 2013 à Ziegelbrücke. Cet événement n'a rien d'exceptionnel ni d'inattendu hormis le fait que la conduite du personnel des locomotives de voyageurs a jugé bon d'y faire participer 13 personnes en même temps. Nous ne pouvons que spéculer sur les raisons de cette mobilisation. Est-ce dû au fait que le gonflement incessant de l'appareil de conduite de ZF ait conduit à réduire considérablement le volume de travail des personnes qui le composent, de sorte que l'opportunité d'un voyage en direction d'un emplacement aussi décentré que Ziegelbrücke leur donnait enfin une occasion d'occuper le temps de travail démesuré ainsi libéré? Ou la direction de ZF cherchait-elle à redorer son éclat par le bais de la réussite que représente le projet LEA 3 au regard de la modeste prestation qu'elle fournit habituellement? Nous ne le savons pas. Le personnel des locomotives qui est soumis de manière incessante à la pression de ZF en vue d'augmenter la productivité et de résister ainsi le mieux possible à la concurrence, se forgera sa propre idée de la chose. ➤

Cet été nous avons enfin reçu le LEA 3, après avoir trébuché partout le chauffe-plat (LEA 2) peu maniable et lourd pendant cinq ans: un iPad de la marque Apple. Avec un écran de 9,7" Multi-Touch et un poids de seulement 652 grammes, cela donne un outil de travail parfait. Toujours en ligne, rapide et un fonctionnement simple. Merci beaucoup, bon choix!

Hubert Giger
Président VSLF

Enfin! LEA 2 appartient au passé! L'appareil lourd, peu maniable, et prêt à nous miner les nerfs est retourné chez son propriétaire. Quel soulagement (à prendre aussi ici au niveau littéral)! Pas un seul pour regretter cette «non chose»...

LEA 3 au contraire, est léger, maniable, rapide et parfaitement adapté à l'usage pour lequel il est prévu.

Un cordial merci à tous ceux qui ont contribué au choix et à la mise à disposition de cet appareil!

Richard Widmer
mécanicien CFF P Zurich

Fonctionnaires du VSLF

Dans chaque numéro du Loco Folio, nous présentons une ou un fonctionnaire du VSLF, dont nombre d'entre eux exercent leurs tâches sans faire de bruit, en arrière-plan. Parmi eux se trouve la responsable du service des mutations, Martina Nydegger. Interview: Daniel Hurter

Martina, qui es-tu?

Je suis née à Genève, de parents allemands. Ma mère est originaire de Fribourg en Brisgau et mon père est de Munich. J'ai été à l'école à Genève où j'ai ensuite achevé une formation d'assistante dentaire. Pendant quelques années, j'ai exercé cette profession à plein-temps.

Je suis mère de deux enfants, un fils de 16 ans et demi, qui est en formation et une fille de 14 ans et demi, qui effectue sa dernière année d'école secondaire.

Aujourd'hui, je travaille à mi-temps dans mon métier d'origine, qui est très varié.

Comment as-tu rejoint le VSLF?

Par mon mari, Alain Nydegger, qui était autrefois trésorier de la section de Genève. Je travaillais pour la section en arrière-plan en faisant des traductions internes, en cuisinant pour le comité de la section – à cette époque, les réunions avaient lieu chez nous – et en préparant les repas lors des assemblées générales annuelles de la section.

Il y a quelques mois, Karl Liechti

m'a contactée et m'a demandé si j'étais d'accord de prendre en charge les mutations. J'y ai réfléchi puis m'y suis engagée sans plus d'hésitation.

Quelles sont tes responsabilités?

Au début, je m'occupais seulement des envois et progressivement, j'ai effectué de plus en plus de tâches, jusqu'à ce que je reprenne tout le service des mutations, le 1er août 2013. Mes fonctions comprennent la mise à jour de la base de données avec l'ajout des nouveaux membres, le suivi des départs, les changements d'adresse et de dépôts, ainsi que de temps en temps la remise d'informations et l'élaboration du bouclage mensuel pour différents chemins de fer. D'autre part, mes responsabilités englobent la correction de l'adresse et

le renvoi au destinataire lors des retours du Loco Folio et des agendas, l'insertion du bouclage mensuel sur Webling, l'envoi de la statistique aux présidents de sections et aux autres personnes concernées, ainsi que la transmission de la correspondance à qui de droit. J'entretiens une étroite collaboration avec le trésorier et le secrétaire, qui m'ont beaucoup aidée au début et sont toujours disponibles.

Combien de temps est-ce que tu investis?

Je consacre une demi-heure à une bonne heure par jour et, pour le bouclage mensuel, j'ai besoin d'environ trois à quatre heures supplémentaires.

Qu'est-ce qui te plaît au VSLF?

Tout d'abord, il y a le défi et l'occasion d'apprendre quelque chose de nouveau. Je trouve bien qu'au VSLF, tout soit accompli par du travail accessoire. Chacun exerce une activité principale et, en plus, s'investit

au VSLF pour les besoins et les intérêts du métier de mécanicien de locomotive. Cela demande beaucoup d'engagement pendant le temps libre. Pour moi, c'est génial d'être en mesure d'effectuer mon travail à la maison. Le travail est varié et intéressant, on est en contact avec les membres et avec les responsables des différents chemins de fer.

Et qu'est-ce que tu aimes moins?

Je travaille depuis le 1er mai 2013 à l'administration du VSLF et je ne connais pas encore tout. Cela va changer avec le temps, mais pour l'instant, je ne vois rien de négatif.

Je remercie le Comité directeur pour la confiance qu'il me témoigne et j'espère que nous aurons une longue collaboration. ➤



Encore et toujours Beinwil

Nous avons déjà informé dans le Loco Folio 2/2011 qu'une classe de formation de mécaniciens avait été confrontée peu avant la fin de son écolage à une affectation partielle à Beinwil. Il était prévu que deux contrats de travail devraient être conclus afin que les CFF puissent garantir les indemnités kilométriques et la prise en charge des temps de déplacements. Daniel Hurter, rédacteur Loco Folio



Visiblement, cette procédure a fait école au sein des CFF. Une classe de formation stationnée à Goldau et composée de 12 aspirantes et aspirants et qui a terminé sa période de formation en mars de cette année s'est vue informée qu'il y avait lieu de couvrir des équivalents plein temps à raison de 6 postes à Goldau, 3 à Zug et 3 à Beinwil. On a de plus chargé les membres de cette classe de bien vouloir se répartir le temps de travail. Comme la solidarité entre les jeunes mécaniciens a bien fonctionné, aucun des participants ne s'est vu attribuer une affectation à 100% à Beinwil. Six membres de cette classe travaillent avec un taux d'occupation de 50% à Beinwil à côté d'une autre affectation et ont reçu un contrat de travail avec le niveau d'exigence F selon la classification de ToCo. La rotation se fait à raison de trois mois entre chaque changement de lieu de service. Un des mécaniciens concernés nous explique comment cela se déroule dans la pratique: «Le dépôt de Beinwil am See se trouve dans le Seetal. Son rayon d'activité comprend les deux lignes Lucerne-Lenzburg et Lucerne-Brunnen. Les seules compositions utilisées sont des RABe 520 (Seetal-GTW). La ligne du Seetal est certes belle et la pression n'est pas comparable à celle des autres lignes. Cependant, il manque la variété et peu à peu une certaine monotonie s'installe. Pour nous autres, jeunes mécaniciens motivés qui avons connu jusque-là un grand rayon d'activité très varié au dépôt de Goldau et un grand nombre de tours, le début a été un peu déstabilisant. Cependant, nous étions curieux de découvrir ce nouveau défi.

Le problème réside dans le fait que nous sommes au début de notre carrière de mécanicien et que nous ne disposons que de peu d'expérience pratique. L'expérience et l'approfondissement de nos connaissances ne peuvent être obtenus qu'en conduisant un nombre élevé de véhicules différents en parcourant les lignes sur lesquelles nous avons effectué notre formation selon le mot d'ordre «Learning by Doing». Si, après les dix jours de pratique qui suivent l'examen final, on se retrouve engagé pendant une période de trois mois exclusivement dans le Seetal, on risque de se retrouver confronté au fait que les connaissances et l'expérience que nous avons acquis durant la formation commencent à s'éroder et qu'en revenant sur notre autre lieu d'affectation nous ayons quelques doutes lors de la conduite d'autres véhicules sur d'autres lignes. Cette incertitude peut nous conduire à faire des fautes lors de la conduite et provoquer des pertes de temps lors de résolution de pannes. Sans oublier que la conduite et le freinage d'une composition tractée par une locomotive à gradateur n'a rien de comparable avec celle d'une navette GTW du Seetal. Un autre point est le suivant: comme nous avons effectué notre formation à Goldau, nous avons une connaissance de lignes et de véhicules riche et variée. C'est pourquoi nous avons l'impression d'effectuer des tours d'un autre dépôt lorsque nous effectuons notre «période Beinwil». D'un côté ça peut paraître très positif. Cela nous procure de la variété et nous circulons une fois sur un autre véhicule

et sur d'autres lignes. Cependant, cela a aussi un côté obscur. Durant les trois mois où nous sommes affectés au dépôt de Beinwil, nous sommes soumis à un contrat de travail avec niveau d'exigence F mais nous effectuons des tours d'autres dépôts qui sont, eux, rattachés au niveau d'exigence G. En d'autres termes nous travaillons selon le niveau d'exigence G mais sommes payés selon le niveau F. Les premières années qui suivent la formation cela n'a pas trop d'importance car la différence est faible. Il est cependant regrettable de penser que sur 12 membres de notre classe, 56 sont payés à 100% selon le niveau d'exigence G et 6 sont rattachés au niveau F à 50%. Ils ont pourtant effectué la même formation et disposent tous des mêmes connaissances.

N'est-on pas en mesure de mettre sur pied une catégorie «Beinwil+» pour le personnel des locomotives disposant d'une connaissance de lignes et de véhicules étendue? On pourrait élaborer des tours plus attrayants et plus variés pour ce personnel avec par exemple une entrée en service à Beinwil am See, une course en direction de Lucerne suivis d'un aller et retour vers Zürich. Finalement un engagement sur le S-Bahn p. ex. en direction d'Olten ou Zug puis un retour à Beinwil par Lenzburg.

Je ne suis pas là pour me plaindre mais j'aimerais exprimer les points qui ne sont pas résolus correctement à mes yeux. J'aimerais que dans un proche avenir les choses changent et que l'attractivité du dépôt de Beinwil aille en grandissant. ➤

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.

Herbert Nezosi

Sezione Ticino
 *1950
 † 27. 10. 2013

Jonathan Bourdon

Section Romandie
 *1989
 † 29. 7. 2013

Marcel Holenweg

Section Romandie
 *1964
 † 21. 10. 2013

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

Der Vorstand der Sektion Romandie hat die traurige Pflicht mitzuteilen, dass unser geschätzter Kollege und Freund

JONATHAN BOURDON

Lokomotivführer SBB
 Im Depot Payerne

am 29. Juli 2013 beim Eisenbahnunfall von Granges-près-Marnand VD verstorben ist

Wir werden Jonathan in bester Erinnerung behalten.

Der Vorstand VSLF
 Der Vorstand Sektion Romandie
 Lausanne, den 31. Juli 2013

Le comité de la section Romandie a le tragique devoir de vous communiquer, que notre estimé collègue et ami

MARCEL HOLENWEG

Mécaniciens de locomotive
 au Dépôt Lausanne Triage

lundi 21 octobre 2013, s'est endormi paisiblement, entouré de sa famille et de ses proches, à l'hôpital de Martigny

Nous garderons toujours Marcel dans notre coeur et dans nos pensées

Le comité central VSLF
 Le comité de la section Romandie
 Lausanne, le 24 octobre 2013

Lieber Hubert, ich möchte Dir hiermit mein aufrichtigstes Beileid zum gestrigen Tode des Kollegen Herbert Nezosi zum Ausdruck bringen, sowohl in meinem als auch im Namen aller Kollegen, die ALE angehören.

Für uns alle ist es ein trauriger Tag, da wir einen Kollegen verloren haben, der acht Jahre lang großzügig und loyal mit ALE zusammengearbeitet hat und den wir alle über seine tadellose Tätigkeit als Schatzmeister hinaus gehend als wunderbaren Menschen kennen und schätzen gelernt haben.

Ich bitte Dich, dass Du den anderen Mitgliedern des VSLF-Vorstands und der Sektion Ticino und natürlich seiner Familie unser Beileid übermittelst, insbesondere aber seiner Frau und seiner Tochter, die ich bei meinen Reisen zu ALE-Vorstandssitzungen auch persönlich kennen lernen konnte.

Mit kollegialem Gruß

Juan Jesús García Fraile
 ALE-PRÄSIDENT

Un saluto al carissimo HERBERT NEZOSI

Ciao Herbert, in sordina, in modo prematuro, ti sei congedato dai tuoi cari e da tutti coloro che ti hanno voluto bene.

I ricordi che abbiamo di te sono molteplici, spaziano dall'aspetto prettamente personale all'aspetto professionale senza certamente tralasciare l'aspetto sindacale; ed è proprio quest'ultimo che ci ha dato il privilegio di approfondire la tua conoscenza. Nei nostri ricordi, oltre a fortuiti incontri professionali ti abbiamo conosciuto quando eri già "Il Presidente"; ed eravamo ancora tutti funzionari federali. Ci hai infatti reclutato quando, già Presidente, eri alla ricerca di un segretario e di alcuni membri di comitato; era il periodo nel quale si preannunciava la caduta della statuto di funzionario e all'orizzonte si profilava la Divisionalizzazione.

Nonostante non sapessimo quale impegno comportasse la carica da te proposta, grazie al tuo carisma non abbiamo avuto alcuna esitazione ad accettare la carica. In quel periodo sei riuscito a creare un Comitato (che preferiamo definire gruppo) che, al di là delle diverse cariche formali, era prima di tutto un gruppo di amici che si aiutavano a vicenda nell'aiutare i colleghi in ambito sindacale, ma non solo. Hai saputo formare un gruppo nel quale l'esuberanza e l'inesperienza era contrastata dalla saggezza, ai giovani hai saputo mettere a disposizione tutta la tua esperienza, esperienza che si è rivelata determinante nel forgiare i giovani. Al riguardo non va neppure dimenticato il supporto competente che, grazie al tuo carisma, diversi colleghi pensionati for-



nivano spontaneamente. Nel gruppo, oltre a sviluppare le competenze che hanno permesso di portare avanti innumerevoli sfide, abbiamo avuto modo di sviluppare al meglio le diverse personalità, da parte tua hai sempre messo davanti sani principi quali onestà e lealtà.

Nella tua veste di Presidente, oltre a coinvolgere il gruppo, hai coinvolto appieno la tua famiglia, famiglia che non si è mai risparmiata e dalla quale abbiamo avuto pieno appoggio sia morale che materiale. Con te e con la tua famiglia, chiamata a parecchi sacrifici, abbiamo condiviso momenti che vanno ben oltre l'aspetto sindacale; certamente il gruppo era diventato parte della famiglia.

Voler indicare il tuo coinvolgimento, le tue innumerevoli sfide e i traguardi rag-

giunti è certamente troppo ambizioso, tanto è stato ampio il tuo impegno; quel che è certo è che sei stato un grande e abile negoziatore con una visione che è andata ben oltre i confini svizzeri, in tal modo pure i colleghi europei hanno avuto modo di apprezzare la tua persona. Con aneddoti simpatici riuscivi a farti apprezzare e a sdrammatizzare ogni situazione.

Nonostante le ripetute battaglie sindacali, battaglie nelle quali erano soventi le arrabbiate nei confronti della Direzione aziendale, con la stessa ti sei sempre dimostrato leale. Nello svolgimento della tua attività di macchinista hai sempre dato il massimo; del resto l'attività di macchinista era la tua passione, questa passione si è rivelata il motore del tuo coinvolgimento, senza riserve, al fine di sostenerne i valori.

Purtroppo l'epilogo della tua carriera è stato funestato da infortuni e malattia, malattia che pian piano, a malincuore, ti ha allontanato dall'attività professionale. Anche da Pensionato prematuro, dall'alto della tua esperienza, hai avuto modo di darci il tuo prezioso sostegno, sostegno per il quale ti siamo grati.

Con mesta sorpresa abbiamo appreso che in sordina ti sei congedato, quasi da farci capire che ora possiamo camminare da soli. Cercheremo di non deluderti.

A te e alla tua famiglia vada il ringraziamento di tutti coloro che hanno avuto modo di apprezzare le tue virtù.

A nome dei macchinisti tutti, il Comitato del VSLF Ticino.





Dopo ben 49 anni di servizio, il 31 luglio di quest'anno **Gabriele Ferrari** ha fatto la sua ultima corsa presso la Divisione viaggiatori FFS. Era entrato in servizio nel 1964 presso le FFS come apprendista elettromeccanico nelle officine di Bellinzona, per poi intraprendere la professione di macchinista, svolgendola con tanta professionalità.

Il Comitato Ticino ed il VSLF augura a Gabriele ogni bene per il suo futuro.

SEKTION BASEL

Mitgliederversammlung/Ausflug

Am 13. Juni 2013 hielt die Sektion Basel des VSLF ihre jährliche Mitgliederversammlung ab. Wie im Vorjahr wollten wir das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden und organisierten dazu einen kleinen Ausflug. Nachdem wir im vergangenen Jahr in horrendem Tempo mit einem Schiff den Rhein hinunterfuhren, wollten wir in diesem Jahr eine kleine «Erhöhung» jenseits der Grenze zu erklimmen. Unter der kundigen Führung des GDL-Ortsgruppenvorsitzenden von Haltingen, Thomas Voglsang, schafften wir zumindest einen kleinen Teil des Weiler-Weinwegs.

Das Wetter war auf unserer Seite, oder anders gesagt, wir erwischten den ersten superwarmen Tag im laufenden, doch recht kalten und verregneten ersten Halbjahr 2013. Verständlich, aber trotzdem schade war die Tatsache, dass trotz voller Kostenübernahme und prächtigen Wetters eher eine bescheidene Anzahl an Mitgliedern den Weg an den Anlass fand. Dies hielt uns jedoch von unserem Vorhaben nicht ab. Nach der gemütlichen Begehung des Weinwegs trafen wir gegen den späteren Nachmittag in der Haltinger Winzergenossenschaft ein, um die Erzeugnisse des örtlichen Weinbaus zu degustieren. Üppig beladene Vesperplatten rundeten unsere Verpflegung ab.

Alles in allem war es ein gelungener, informativer Anlass mit einem gemütlichen Ausklang. Dafür auch nochmals herzlichen Dank an Thomas und Barbara Voglsang für die Mitorganisation.

Auch im nächsten Jahr werden wir etwas unternehmen. Vorschläge sind willkommen, bitte Daten beachten!

Ruedi Gfeller
Sektionspräsident



Chers collègues et membres

L'année 2013 fut chargée en travail et bizarres en événements. Point de vue météo: après un hiver rigoureux avec son lot de retards plus ou moins prévisibles (projections de glace, aiguilles bloquées) un printemps et début d'été pourri avec des inondations et éboulements, a suivi finalement l'été beau et chaud, animé par de puissants orages. Bizarres en accidents ferroviaires, mais aussi routiers qui ont amené leur lot de blessés, voire de décès et les théories et questionnements sur la sécurité et la (sur) charge de travail des acteurs concernés qui en découlent.

Nous avons perdu deux collègues de travail et avons à déplorer récemment le décès du fils d'un collègue mécanicien de Lausanne.

J'ai entamé l'année VSLF avec les négociations salariales chez RA, qui se sont déroulés plus favorablement que ceux des CFF. J'ai été choisi par le comité central pour accompagner la gestation de la nouvelle filière de formation auprès du SEFRI (secrétariat d'état à la formation, la recherche et l'innovation) et au terme de ce processus, notre métier sera reconnu comme formation secondaire avec des possibilités de formation continue supérieure. Ces séances se déroulent à Zurich.

J'ai participé à plusieurs séances partenaires sociaux qui traitent de vos remarques et mécontentements et dans lesquels on essaie de trouver des solutions. Nous sommes intervenus auprès de l'OFT pour un examen échoué et avons sollicité les services RH centraux pour venir nous expliquer les incohérences avec la CCT dans l'application de l'échelle salariale.

J'avais organisé une séance avec le chef-Pex Suisse, pour qu'il nous informe sur sa nouvelle philosophie et ses priorités.

J'ai pu participer à l'évaluation d'un cours pilote sur les situations critiques dans les trains, cours qui fera partie de l'offre formation continue de 2014.

Le comité s'est réuni trois fois et j'ai participé aux séances de préparation de l'AG VSLF Suisse, qui est co-organisée par notre section et qui se déroulera à Neuchâtel.

Visites de classes: J'ai visité une classe de RegionAlps pour présenter notre syndicat.

Tous ces séances et interventions sont accompagnées de leur lot de mails et téléphones, dont je me pose parfois la question, comment les gens ont-ils fait à l'époque, sans tous ces moyens modernes de la communication? Ils restaient dans l'essentiel...?!

Les résumés et procès-verbaux de ses séances sont d'ailleurs mis à votre disposition sur le site du syndicat VSLF.com, dans la rubrique des sections. Je profite de cette occasion de vous rappeler que le site vous tient au courant de toute l'activité syndicale et vous fournit aussi de nombreux documents utiles pour votre travail quotidien. Je ne peux que vous encourager à le consulter le plus souvent possible ou de vous inscrire à la newsletter.

J'ai passé dans cette même année mon examen périodique, avec son lot d'heures de répétitions sur le temps libre et je dois vous avouer d'avoir saturé sérieusement par moments. Mais finalement nous sommes quand même arrivés au terme du 2013 VSLF et je me réjouis de pouvoir passer le témoin à Marc, qui sera confirmé, je l'espère, par votre vote unanime comme nouveau président de section.

Marc m'accompagne depuis le mois d'août sur la plupart des rendez-vous et séances importantes pour notre section. Cela lui permet de se familiariser avec ses nouvelles tâches et d'assurer le suivi dès sa prise de fonction en connaissant en cela déjà ses futurs interlocuteurs et partenaires.

Finalement, j'aimerais remercier chaleureusement mes collègues du comité, mais aussi les responsables dépôts de leur aide précieuse, leurs critiques et conseils, ainsi de la confiance qu'ils m'ont témoignée pendant mes quatre années de présidence. Un grand merci aussi au président central Hubi, qui est toujours atteignable, qui conseille, qui soutient, qui donne des idées – infatigable, perspicace et incontournable. Je resterai activement à disposition de notre section jusqu'à l'AG Suisse du VSLF du 22 mars 2014 et me retirerai par la suite pour profiter de mon temps partiel 90%. Merci à tous et plein de succès pour la nouvelle équipe.

Markus Heer
Président section Romandie

**Martha Süess verabschiedet**

An der Generalversammlung der Sektion Luzern-Gothard vom 31. Oktober 2013 wurde Martha Süess als Aktuarin verabschiedet. Sie war 14 Jahre für die Protokolle der Sektion zuständig. Zusätzlich war Martha über fünf Jahren als Aktuarin im Gesamtvorstand tätig.

Wir danken Martha herzlich für die über all die Jahre geleistete Arbeit zugunsten des VSLF.

Martha Süess prend congé

Lors de l'assemblée générale de la section Lucerne – Gothard du 31 octobre 2013, Martha Süess a remis son mandat d'actuaire. Elle a été responsable durant 14 ans de la rédaction des procès-verbaux de la section. En outre, Martha a fonctionné comme actuaire plus de cinq ans au sein du comité central.

Nous remercions cordialement Martha pour la contribution qu'elle a fournie au VSLF durant ces nombreuses années.

Martha Süess congedata

All'assemblea generale della sezione Lucerna-Gottardo il 31 ottobre 2013, è stata congedata la protocollista Martha Süess. Lei è stata per quattordici anni la responsabile dei protocolli della sezione. Inoltre, Martha ha lavorato oltre cinque anni come protocollista all'interno del consiglio. Ringraziamo cordialmente Martha per il lavoro impiegato durante tutti questi anni a favore del VSLF.

GV AG+
NEUCHÂTEL
22.3.2014

Déjà-vu: Vor sieben Jahren schon standen wir nach unserer Sektions-Generalversammlung vor demselben Problem wie dieses Jahr: das Restaurant «vergass» unsere Reservation. Offenbar sind Vorlaufzeiten von einem halben Jahr zu kurz oder zu lang für eine Reservation im hektischen Samstagabend-Betrieb.

Damals räumten wir mit den 25 Mitgliedern die Bühne des Restaurants Commi-Halle und ersetzten das Klavier durch Tische und Stühle. Dieses Jahr wurde es ein wenig komplizierter. Mit 50 hungrigen Kollegen ist es nicht so leicht, am Samstagabend ein neues Restaurant mit genügend Kapazitäten in der Nähe zu finden. Wir wurden jedoch fündig, und der anfängliche Ärger entpuppte sich als Glücksfall. Das Restaurant Haldenbach im Kreis 6 nahm uns auf und mobilisierte sämtliche Kräfte, um uns einen perfekten Abend mit sehr feinem Essen zu offerieren.

Ein herzliches Dankeschön an den Chef und sein Team vom Restaurant Haldenbach für den rundum gelungenen Abend; wir werden nächstes Jahr wieder kommen.



FACEBOOK UMFRAGE EULE



Was hat der Lokführer mit der Eule gemeinsam?

Qu'est que le mécanicien de locomotives a en commun avec le hibou?

Cos'ha in comune un macchinista con una civetta?

Nachaktiv wie das Eichhörnchen.
Macht keinen Winterschlaf.
Ist auch an Wochenenden wachsam.
Braucht keine Vorgesetzten.
Gruss Gabriel Berweger

Die Eule ist ein Nachttier, der Lokführer muss ein Nachtmensch sein.
Die Eule wird tagsüber, der Lokführer wird in seiner Arbeitszeit gerupft.
Mit kollegialen Grüßen,
Richard Odermatt

Aus Sicht des VSLF:
Wir haben beide Augen offen...
Wir werden Euch (Geschäftsleitung SBB) auf die Finger schauen...
oder Wir werden Euch im Auge behalten...
Herzliche Grüsse Jürg Meili

Wir bleiben wachsam und werden nicht tatenlos zusehen...
Zieht gerne den Kopf ein. Lebt in der Nacht. Grosse Pupillen.
Urs Bischofberger

Sie fliegen/fahren gemeinsam durch die Nacht. Siehe neuen Kalender. Vielleicht bald im Original und Modell.
Ruedi Heeb

Die Eule schläft am Tag und «arbeitet» in der Nacht. Herzliche Grüsse
Urs Aeschlimann,
alt Lokführer SBB Basel

Ich denke wir müssen alles so scharf sehen wie die Eule und das Tag und Nacht
Gruss Peter Eisenbart

Der Lokführer (SBB Cargo Gotthardgebiet) ist auch nachaktiv!
Andre Walker

Beide sind nachaktiv.
Michael Gut
Account Manager, crossfolio GmbH

Startet mit scharfem Blick in den Tag, hat einen Platz mit Rundumsicht und schätzt Distanz und Geschwindigkeiten sehr genau ein. Hat keine regelmässige Essenszeit und ist nachaktiv.
Marcel Hämmerli

Beide können den Hals um 360° drehen.
Gruss Hubert Giger

Die meisten Lokführer sind wie die meisten Eulen nachtaktiv. Lokführer und Eulen gelten als gefährdete Art. Was beim Lokführer eher auf das einsparen von Ausbildungen zurückzuführen ist. Deshalb laufen Programme zur Ausbildung von Lokführern, analog den Programmen zur Wiederansiedlung der Eule.

Viele Grüsse
Uwe Richter,
Trainer für Eisenbahnfahrzeugführer,
DB Fernverkehr AG

Der Eine ist, der andere hat einen Vogel.
Dani Ruf

Il y perd des plumes...!
Fabrizio Maggiotto

- Le hibou a la propriété de voir de loin et surtout dans le noir.
- Il est réputé pour être persévérant et redoutable.
- C'est un chasseur solitaire
- La désignation de hibou était attribuée aux mécaniciens de locomotives canadiens dont le travail commençait entre 13 et 23 heures.

G. Induni

VSLF: INTEGER / AUTONOME / FORTE

Ausflug zur «kleinen Eisenbahn»

Am 11. September 2013 fand unser schon als gute Tradition bekannter jährlicher Sektionsausflug statt. Dieses Mal ging es zur CHEMINS DE FER DU KAESERBERG. *Oh, wie spannend*, dachten einige der mitgereisten Kollegen, *Eisenbahn im Miniformat*.

Zu deren Überraschung wurde es eben doch so richtig interessant, denn wir bekamen nicht nur das zu sehen, was jedem Besucher gezeigt wird. Nein, wir durften auch hinter die Kulissen schauen. Was da an Technik und Bauten nötig ist, kann man sich kaum vorstellen. Allein schon

die Gleislänge für die sogenannten sieben Schattenbahnhöfe beeindruckte. Das Fahren der ca. 90 verschiedenen Züge wird hier noch von Hand, mittels Fahrdienstleiter, gesteuert. Also nicht wie heute üblich einfach nur durch eine vollautomatische elektronische, nach Programm ablaufende Steuerung. Dies bringt natürlich mehr Abwechslung in das Geschehen auf der gesamten Anlage. Auf drei Ebenen wird auf 610 m² Fläche und über zwei Kilometern Gleislänge eine beeindruckende Bahnlandschaft gezeigt. Die Zeit vergeht beim Beobachten wie im Flug. Nachdem sich alle «sattgesehen» hatten, ging es zum

Mittagessen, bei dem Gespräche über das gerade Erlebte und selbstverständlich über die Tagesgeschäfte bei der grossen Eisenbahn geführt wurden. Die Modellbahnausstellung in Freiburg ist wirklich eine Reise wert, es war ein gelungener Ausflug. Merci an den Organisator, den Werbeobmann unserer Sektion, Daniel Brönnimann. Wir möchten für unsere Mitglieder auch in den nächsten Jahren einen Ausflug organisieren, deshalb der Aufruf: Falls ihr eine gute Idee habt, bitte beim Vorstand melden!

Heiko Bruno
Vizepräsident Sektion BLS



