

## Offre exclusive pour les membres du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF)

### Trois bonnes raisons de conclure l'assurance protection juridique privée et circulation privaLex®

Avec des honoraires d'avocat à CHF 300.– de l'heure et tous les autres frais qu'il implique (voir ci-dessous), un litige peut coûter très cher. Que vous fassiez valoir vos droits en tant que consommateur, usager de la route, vacancier, salarié, patient ou sportif, si vous voulez obtenir gain de cause, rien ne vaut une bonne protection juridique.

Avec la CAP, vous avez à vos côtés des spécialistes confirmés, qui vous apporteront une aide rapide et efficace. Sans oublier tous les frais pris en charge:

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



**1** Prime avantageuse: rabais spécial de **50%**

**2** Jusqu'à CHF 600 000.– par sinistre

**3** Couverture dans le monde entier



J'ai lu les conditions générales (CG) sur [www.cap.ch](http://www.cap.ch), je suis membre du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) et je conclus une assurance de protection juridique globale privaLex® pour:

- |  |                                 |  |                                 |
|--|---------------------------------|--|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> locataire (famille)             | CHF 175.90 au lieu de 351.80/an | <input type="checkbox"/> locataire (individuel)            | CHF 148.10 au lieu de 296.10/an |
| <input type="checkbox"/> propriétaire 1 imm.* (famille)  | CHF 199.50 au lieu de 399.–/an  | <input type="checkbox"/> propriétaire 1 imm.* (individuel) | CHF 171.70 au lieu de 343.40/an |
| <input type="checkbox"/> propriétaire plus. imm.* (fam.) | CHF 232.10 au lieu de 464.10/an | <input type="checkbox"/> propriétaire plus. imm.* (indiv.) | CHF 204.20 au lieu de 408.50/an |

\* Le montant de la surprime pour les propriétaires (de maison ou d'étage) varie selon que vous possédez un ou plusieurs immeuble(s) (p. ex. maison de vacances, résidence secondaire).

**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 du présent coupon par la CAP)	
Nom/prénom			
Adresse/NPA/localité:			
Téléphone fixe/mobile:		Date de naissance:	
Date d'adhésion à l'association:		Numéro de membre:	
Lieu/date:		Signature:	

À renvoyer à: CAP Protection Juridique, Affaires spéciales, Case postale, 8010 Zurich, Contact: tél. 058 358 09 09, [capoffice@cap.ch](mailto:capoffice@cap.ch)

Les Conditions générales et Conditions complémentaires (CG/CC) privaLex®, protection juridique globale, édition 02.2014, font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires du VSLF est exclusivement accordée au-delà de la couverture de base du VSLF.

Vos données sont traitées en toute confidentialité. 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 d'optimisation de produits et de marketing interne. 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 LocoFolio



Chers lectrices et lecteurs du LocoFolio

Avant que quelqu'un ne s'émerveille ou se pose la question de savoir si cet éditorial dans l'air du temps va permettre au LocoFolio de suivre inconditionnellement chaque nouveau cri ou coup de gueule, je peux vous rassurer. Pour une fois, je m'adapte à l'esprit du moment. Car comme nous le savons désormais, aux yeux des responsables de notre entreprise nous ne sommes plus des mécaniciennes ou mécaniciens de locomotives, qui avec leur personnalité et leurs compétences spécifiques assurent une conduite sûre des trains tout en assurant le bien-être des passagers et le transport en toute sécurité des marchandises qui leur sont confiées. Non, petit à petit, nous ne sommes plus que des «conducteurs de locomotives», peut-être aussi simplement que n'importe quel «dirigeant de processus». Cela peut paraître «peu engageant» mais l'absence d'engagement a fini par devenir un atout de notre entreprise. Je fais ici référence à notre nouveau contrat collectif de travail CFF. Celui-ci contient des directives pour encourager le temps de travail partiel, ou pour déterminer les décomptes de temps de travail annuel. Est-ce que ces dispositions sont par exemple respectées par la gestion du personnel de conduite des trains? Non, le manque de personnel des locomotives empêche le respect de ces dispositions et la mise en pratique de ces règles est tout simplement – peu engageant. Et pourquoi

ce manque de mécanicien existe-t-il? Car la planification des besoins en personnel des locomotives a été élaborée dans un premier temps en suivant un objectif fixé par les hautes sphères de la hiérarchie en prévoyant des projections les plus basses possibles. Malheureusement, la planification du personnel des locomotives devient ainsi – sans engagement.

La régulation adaptative (ADL) provoque beaucoup de ressentiment auprès des mécaniciens de locomotives. L'ADL, comme nous le craignons, a été conçu en premier lieu par les CFF pour satisfaire les exigences des autorités du DETEC dans le cadre de l'introduction des mesures d'économie d'énergie. Les recommandations de vitesse qui parviennent au personnel des locomotives durant la marche en quantité parfois déraisonnable, sont par contre dans de nombreux cas irréalisable et apparaissent donc comme – sans obligation.

Le personnel des locomotives est de plus en plus confronté à de nouvelles directives immatures lesquelles ne peuvent pas être appliquées, comme la visite des trains dans les gares terminales ou l'arrêt des trains à Rietheim. Il est possible que tout cela soit décidé avec l'intention de ne pas prendre de responsabilité pour les effets occasionnés et les auteurs de ces directives les gardent délibérément – sans engagement. C'est avec ces considérations que le «geste métier départ des trains» a peut-être été élaboré. Lors de la collision de Granges-Marnand ce processus a visible-

ment échoué et le Service fédéral d'enquête sur les accidents (SESE) l'a classé comme non adapté à la pratique dans son rapport d'enquête. Et ce qui ne colle pas à la pratique réveille l'impression que c'est – sans engagement. Cette édition du LocoFolio va vous faire découvrir un certain nombre de ces «absences d'engagement».

Il se pose encore la question de savoir pourquoi nous autres mécaniciennes et mécaniciens de locomotives revendiquons des règles claires, alors que l'impression de liberté et la recherche de l'absence de contraintes prévaut. Peut-être parce que nous savons que les données dans «PIPER» ne peuvent pas être considérées à trois heures du matin comme «sans obligation», sinon les retards de trains et d'autres désagréments vont toucher notre clientèle. Peut-être aussi parce qu'il est clair pour nous que même avec une implantation non conforme de la signalisation les processus de circulation ne sont pas à considérer comme «dépourvus d'obligation». Dans le cas contraire, la douleur, la souffrance et les dégâts matériels seront une conséquence inévitable, de même que les comptes rendus désagréables dans la presse.

Comme toujours, je souhaite une agréable lecture à nos lectrices et lecteurs – naturellement sans contraintes. Et je souhaite à tous mes collègues du personnel des locomotives une bonne route sans accidents et cela – avec engagement.





Un seul **GUE** 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](http://www.vslf.kpt.ch) ou au numéro de téléphone 058 310 98 71.



## La voix du président

Hubert Giger, Président VSLF



Chers collègues

Les annonces concernant la grève des collègues mécaniciens de locomotives allemands du syndicat allemand des mécaniciens de locomotives GDL ont occupé les médias une bonne partie du printemps. La revendication justifiée de pouvoir aussi défendre les intérêts des agents de trains dans le cadre des négociations salariales, a été choisie de manière conséquente par le GDL et est actuellement en cours de procédure de conciliation. La condition qui prévoit que les négociations futures se feront indépendamment des résultats de négociations conclues avec d'autres syndicats a été définitivement convenue avant la procédure de conciliation. La persévérance et l'obstination concernant des requêtes légitimes a fini par payer. Sincères félicitations de notre part.

Nous sommes aussi en pleines négociations sur la CCT avec le BLS. Les exigences formulées par l'entreprise pourraient être comparées dans notre jargon à un dépassement de la charge remorquée accrochée à une locomotive. Il y a lieu de décrocher beaucoup de wagons jusqu'à ce que le train puisse enfin partir. La prolongation ou, mieux dit, le décalage des négociations de près d'une année prend tout son sens; ainsi le train peut être composé correctement. A l'image de ce que le BLS propose, le SOB a aussi l'intention d'introduire un nouveau système salarial. Avec les CFF nous avons déjà convenu en 2011 de l'introduction d'un nouveau système salarial. Les systèmes doivent logiquement être transparents et maîtrisables. Grâce au démantèlement de Vision 2010 pour les mécaniciens de locomotives, ob-

tenu à notre demande, nous avons obtenu la fin de l'engagement des collaborateurs au-dessous des valeurs salariales minimales pour la CCT 2015 mais les adaptations minimales qui ont été consenties au niveau des salaires individuels ont malheureusement permis de créer un grand groupe de «perdants». Il y a certains de nos collègues qui après quelques années de pratique en tant que mécaniciens de locomotives, gagnent autant que ceux qui viennent de finir leur formation. De prime abord, il ne conteste pas la hauteur du salaire, mais bien la différence injustifiée par rapport à leurs plus jeunes collègues. En outre, le fait que la progression des salaires dans les systèmes salariaux de diverses entreprises ferroviaires ne corresponde pas avec les promesses et les conventions obtenues débouche sur des procédures comme celle intentée à l'encontre de Turbo SA devant le tribunal arbitral. La pression qui incite les collaborateurs à rechercher leur bonheur dans des places internes mieux payées, dans d'autres compagnies ferroviaires ou hors de chemins de fer croît énormément et ceci en dépit d'un manque de personnel des locomotives toujours plus flagrant en Suisse.

Ce sont des erreurs du système que nous devons corriger. Dans l'information diffusée par les CFF en novembre 2011 au sujet du nouveau système salarial, il était question de: *Le système d'indemnisation sera appliqué de manière unitaire par les CFF et est conçue de telle manière que la transparence, la similitude et l'équité salariale seront étendues à la totalité des divisions de l'entreprise.* L'équité salariale est un instrument de conduite

essentiel à une entreprise si celle-ci veut obtenir la satisfaction de son personnel. Il y a lieu de rétablir cette équité salariale au sein d'une même catégorie professionnelle.

L'Office fédéral des transports (OFT) a décidé de ne rien décider en ce qui concerne l'établissement des salaires de la branche du personnel des locomotives en Suisse. Il a uniquement fait la constatation qu'il fallait une branche «trafic interne» et une branche «trafic de transit des marchandises» et considère qu'un salaire de mécanicien en dessous de 45'000 CHF est conforme aux pratiques de la branche! Je laisse volontiers de côté la question de savoir si c'est du protectionnisme ou un nouveau modèle libéral pour l'avenir en Suisse. Sur le sol suisse, il ne sera pas question de verser des salaires italiens dans les chemins de fer et surtout pas légitimés par un Office fédéral suisse. Nous restons en contact très étroit avec le SEV qui a contesté par voie juridique la décision de l'OFT.

Est-ce qu'après la branche du trafic de transit des marchandises nous entrerons en débat à propos du trafic «S-Bahn transfrontalier» à l'occasion de la prochaine ouverture du «Réseau Express Régional» (RER) de Genève? Et quand l'ensemble des transports publics adoptera-t-il les mêmes salaires qu'à l'étranger? Il est à craindre que la vision de l'OFT concernant une répartition de la branche des transports en fonction des différents types de trafic finisse par se réaliser. Nous restons attentifs à la chose.

Votre président  
Hubert Giger

# Ajustement des salaires du jeune personnel de loc aux CFF

D'après le nouveau contrat collectif de travail des CFF, après la formation, il n'est plus possible d'engager du personnel à un prix se situant 10% en dessous du salaire de base exigé. Par conséquent, tous les aspirants mécaniciens seront intégrés, au minimum, au tarif de base. *Hubert Giger, président VSLF*

Les jeunes mécaniciens engagés en 2012 et 2013 en dessous de ce salaire minimal seront augmentés cette année au moins au niveau du salaire de base et, en raison des mesures salariales de mai 2015, ils seront, même si ce n'est que légèrement, rémunérés en dessus des collègues engagés en 2014 et 2015. Cet ajustement a été convenu avec les CFF au cours des négociations CCT et sera mis en œuvre par la Conduite des trains du trafic voyageurs.

## Mécanicien de locomotive CFF P et Vision 2010

Dès 2001, les CFF P ont introduit le mécanicien de locomotive Z 140 en tant que mécanicien régional avec les premières conséquences notables sur le salaire de départ. Pendant la durée de validité de la Vision 2010 R 141.1, de 2006 à 2011, CFF Voyageurs a engagé, après leur formation, des mécaniciens de locomotive dans l'échelon de fonction 11 avec un salaire correspondant à la valeur minimale de l'échelon de fonction 11 (CHF 56 260, valeur de 2005). CFF Cargo, en revanche, n'a jamais engagé de mécaniciens de ligne dans une catégorie inférieure à l'échelon de fonction 14, les nouveaux mécaniciens étaient tout simplement engagés en tant que LCN (mécanicien Cargo régional) dans l'échelon de fonction 11.

Contrairement aux recommandations d'autres parties, le VSLF a résilié la Vision 2010 pour la fin de 2009, suite à une décision de l'Assemblée générale de 2008 à Brigue, le 10 juin 2009. Ainsi la voie était libre pour réintégrer tous les mécaniciens de locomotive des CFF, dans toute la Suisse et dans toutes les divisions, dans un échelon de fonction. De même, cela réglait la question de la séparation des mécaniciens régionaux et de grandes lignes. La réalisation a suivi avec le CCT CFF 4, entré en vigueur le 1er juillet 2011.

Les collègues qui ont été embauchés en tant que mécaniciens Z140 ou sous la Vision 2010 entre 2004 et 2011 n'ont, à ce jour, jamais pu rattraper leur faible salaire de départ et leurs salaires ont été repris en termes identiques dans le système de salaire ToCo. Ainsi, les salaires actuels des mécaniciens de locomotive embauchés de 2006 à 2011 sont de plus de 10% inférieurs à ce qu'ils seraient s'ils avaient suivi un avancement «normal» (selon le CCT pendant 20 ans) pour le niveau de qualification G de ToCo (personnel de loc).

Le fait que les ressources suffisantes au financement des augmentations de salaire individuelles à l'occasion des négociations salariales n'aient jamais été mises à disposition (au cours des dix dernières années, la masse salariale n'a jamais pu être augmentée de plus de 1%) contribue à cette situation regrettable. Le renchérissement insignifiant au cours des dernières années contribue également à cette situation.

## L'approche du VSLF

A l'occasion de l'Assemblée générale du VSLF 2014 à Zurich, une résolution à l'attention des CFF a été adoptée, demandant un examen et un ajustement des salaires du personnel de loc. Cependant, les CFF ont refusé de satisfaire à cette demande en se référant au CCT valide.

Un ajustement des salaires du personnel de locomotive embauché entre 2004 et 2011 est nécessaire. Le dumping salarial interne des CFF de la Vision 2010, ajouté à l'embauche en dessous de la bande de salaires, n'a touché que le personnel de loc de CFF Voyageurs. Avec les nouveaux salaires des mécaniciens de locomotive selon ToCo et l'abolition de l'embauche en dessous des échelles de salaires correspondantes, les CFF ont reconnu que des corrections étaient nécessaires. C'est notre devoir commun de corriger les erreurs passées.

## Des salaires équitables pour le personnel de locomotive

*Roger Wyss, mécanicien P de Zurich*

Depuis mon enfance, j'ai toujours été fasciné par le chemin de fer. Mon désir de devenir mécanicien de locomotive est resté intact jusqu'à la fin de mon apprentissage. Quand j'ai postulé aux CFF, des concepts comme «Vision 2010» ou «seuil de vitesse» m'étaient totalement étrangers. Avec toute la naïveté de mes 21 ans, j'accordais toute confiance aux déclarations formulées lors des séances d'information et des entretiens d'embauche. Alors que pendant ma formation de mécanicien de locomotive, j'ai vu certaines promesses partir en fumée, l'image que j'avais des cadres supérieurs s'est quelque peu modifiée. Au niveau des chefs, il semblerait que de fausses promesses soient délibérément faites et répétées et de préférence de vive voix afin de mieux pouvoir les nier par la suite. On nie aussi volontiers sa responsabilité, genre «Des modifications ont été décidées par

après dans les étages supérieurs». Mais nous parlons franchement: un cadre devrait parfaitement connaître son champ de responsabilités et ne faire que des promesses qui entrent dans le domaine de ses tâches et compétences.

A l'époque, il était question que les jeunes mécaniciens de locomotive soient nouvellement classés dans l'échelon de fonction 11, et qu'après un certain temps ils puissent passer à l'échelon 12 resp. 14 dès qu'un poste approprié serait disponible ou que le maximum soit atteint dans un échelon de fonction au niveau national. Dans la pratique, cependant, ni l'un ni l'autre n'ont eu lieu. Il faut dire que cela vient aussi du fait que ce système n'est pas clair et prête à confusion. Il paraît que les CFF tenaient une liste des mécaniciens de locomotive dans les différents échelons de fonction, mais elle ne servait sûrement pas à payer plus de salaire que nécessaire.

Mais avec le nouveau système de rémunération ToCo, tout devrait changer. Après tout, nous avons maintenant des échelles de salaires unifiées, permettant à nouveau des comparaisons salariales transparentes. Cependant, pour moi de même que pour d'autres collègues, la situation n'est pas satisfaisante. Avec l'augmentation du salaire des jeunes mécaniciens avec 0 à 3 ans d'ancienneté, ceux-ci se situent désormais à peine 10 000 CHF derrière mon salaire annuel actuel, tandis que d'autres collègues avec 1 à 2 ans de service de plus que moi à leur actif, reçoivent plus de 10 000 CHF de plus. Cela explique aussi pourquoi nombre de collègues, ayant atteint le même nombre d'années de service que moi, quittent les CFF; ils obtiennent au BLS ou dans d'autres entreprises ferroviaires d'un coup 10 000 à 15 000 CHF de plus pour le même travail, avec des conditions similaires. Je suis convaincu que ces mécaniciens, s'ils revenaient aux CFF après 1 ou 2 ans, obtiendraient un salaire beaucoup plus élevé – en particulier avec les difficultés actuelles – que s'ils n'avaient jamais quitté la société. J'attends donc des CFF que les cadres supérieurs aient également le cœur de vivre nos valeurs de responsabilité et de respect et que nous recevions un salaire équitable avant que 20 années se soient écoulées. Cela signifie également que rien ne doit être donné ou pris au détriment d'un autre. Si rien ne devait bou-



ger dans ce sens, alors il ne resterait plus aux personnes concernées qu'à tirer les conclusions qui s'imposent. Le moment n'a jamais été plus adéquat.

## Le salaire et autres mensonges

*Stefan Wirz, mécanicien dépôt de Lucerne*

Lorsque j'ai commencé ma formation en 2001 auprès des CFF, le monde (du salaire) était encore en ordre. Nous pouvions partir du principe qu'en dix voire douze ans au maximum nous aurions atteint le salaire maximal. Dans le même ordre d'idées, on nous avait garanti que dans la classe, tout le monde avait obtenu le même salaire et les mêmes conditions contractuelles.

Il s'est vite avéré que le premier avait un salaire plus élevé, l'autre moins. Que celui-ci avait une clause de remboursement de 20 000 francs, l'autre de 50 000 francs. Précisons: tout cela pour la même formation. Suite à la remise de diplôme qui est intervenue en novembre 2002, on nous a promis de manière péremptoire que les bonnes performances allaient se répercuter sur les salaires de départ. Malheureusement personne n'a trouvé plus d'argent dans

la crouille que ce qui avait été convenu. Afin qu'un mécanicien en fin de formation touche 1000 francs de plus (par mois) dans son salaire de départ, tous les autres devraient se saigner.

Notre engagement et notre formation primaire qui se sont déroulés à Lucerne pour se retrouver ensuite utilisés à Zurich ont conduit à ce que nous soyons incorporés selon les conditions (HR) de Lucerne tant au niveau salarial que des conditions de travail. Ainsi, lors de la première évaluation du personnel, on nous a laissé entendre que nous autres, à Zurich, avions été soumis à des conditions inacceptables pour le lieu. Bien bête, celui qui allait se faire embaucher à cette époque à Lucerne...

Les premières années se sont déroulées et nous avons pu profiter au début d'une progression salariale conséquente avec la part liée à l'expérience et celle liée à la prestation. Ensuite, soudain, les règles du jeu ont été modifiées: les indicibles et inéquitable années de fonction ont été introduites. Et au lieu d'adapter notre salaire en fonction des années de service effectives et de nous reclasser, nous avons été à nouveau pu-

nis au vu du salaire de base de l'époque et nous nous sommes retrouvés à l'année de fonction 0 bien que cela fasse déjà deux ans que nous étions mécaniciens.

Depuis cette époque, chaque année, il a été impossible de trouver des moyens financiers suffisants pour remplir l'objectif fixé de la progression salariale. Les promesses inscrites alors de 3 respectivement 2% d'augmentation salariale n'ont jamais été remplies, la plupart du temps on arrivait péniblement à 1 voire 1,5%.

Maintenant, je suis dans ma 14e année de service et il manque encore plus de 8000 francs pour que je parvienne au maximum salarial. Si l'on divise cela par la maigre augmentation de salaire de cette année de 627 francs, il me reste théoriquement 12 ans de progression salariale. J'aurai alors 60 ans. Selon la CCT 2011 (art. 94 paragraphe 2), la progression salariale ne doit pas dépasser 20 ans. Maintenant, avec la CCT 2015, les règles du jeu ont été à nouveau modifiées: la phrase a été radiée sans remplacement. Un mécanicien qui commence le premier janvier 2015 au salaire minimal atteindra – avec la progression salariale actuelle – le maximum salarial



Une longueur d'avance. 

Environ 3'000 collaborateurs motivés veillent à ce que chaque année 60 millions de passagers et chaque jour 35'000 tonnes de marchandises arrivent à destination de manière fiable et sûre. Nous participons activement à l'organisation du chemin de fer et des transports publics et, forts de notre ancrage régional, nous sommes près de nos clients. Venez rejoindre notre équipe dynamique de mécaniciens de locomotive sur différents sites au poste de

## Mécanicien(ne) de locomotive, catégorie B de l'OCVM, évent. à temps partiel

**Le défi qui vous attend:** vous amenez, à bord des trains voyageurs de BLS, nos voyageurs à destination en toute sécurité et de manière ponctuelle. Au sein du trafic régional, vous garantissez par ailleurs un service clientèle professionnel et contribuez à la bonne image de notre entreprise.

**Votre profil:** vous avez validé avec succès une formation continue de mécanicien(ne) sur locomotive de catégorie B, conformément à l'OVCM. Vous êtes par ailleurs titulaire d'un permis de conduire de catégorie B pour les véhicules routiers. Votre sens marqué du service vous permet de répondre activement aux besoins de nos clients. De langue maternelle française ou allemande, vous maîtrisez l'autre langue au niveau A1 (Telc ou Delf).

**Montez à bord!** Au sein d'un environnement personnalisé et valorisant, vous bénéficierez des conditions idéales pour mettre en avant vos atouts et vos idées et contribuer à l'avenir de BLS. Vous serez conquis par la diversité qu'offrent les transports publics.

**Vous voulez faire bouger les choses?** Vous trouverez des informations complémentaires ainsi que le descriptif détaillé des postes sur [www.bls.ch/jobs](http://www.bls.ch/jobs)

fiable, ambitieux, sympathique



[www.bls.ch](http://www.bls.ch)

après 36 (trente-six) ans de fonction, ce qui signifie près de 15 ans de plus qu'avec la CCT 2011! Une vraie merveille en matière de progression salariale et en matière d'économies sur le dos des mécaniciens. MOI j'ai, à l'époque, il y a 15 ans, dit OUI à la profession et à ses responsabilités et MOI je suis resté fidèle à ma parole. Suis-je simplement trop naïf, si je crois aux promesses de progression de mon employeur qui permettrait de récompenser justement mon infatigable travail et ma loyauté? Ou étaient-ce belles paroles au lieu de promesses? Et est-ce que les promesses sont faites pour être rompues?

Avec mon ancienneté, je ne vais certainement pas quitter les CFF et les responsables le savent pertinemment. Cependant, la relève ferroviaire n'est plus qu'exceptionnellement mariée avec le service, ce qu'on appelait autrefois les «ferrovipathes». Cette génération de «WHY» («Pourquoi») va se poser plus de questions sur sa manière de faire et d'agir et prendra des décisions qui l'amèneront à se réorienter plus rapidement. Il est possible que cela se fasse au détriment des CFF. Est-ce que les hautes sphères et RH sont déjà conscients de cette situation?

### L'impuissance «visionnaire» des mécaniciens de locomotive

*Stefan Füglistner, méc. CFF Voyageurs, Bâle*

Ce terme de «Vision 2010», je ne peux plus l'entendre. Il signifie une société à deux vitesses, la dégradation progressive d'une profession qui autrefois faisait battre de nombreux cœurs, et la réforme insidieuse d'un système de valeurs considéré comme désuet.

Je vis chaque journée de travail dans une sorte d'ambivalence constante. D'une part, le métier m'apporte beaucoup de satisfaction. Il est passionnant, me donne assez de défi et nécessite un degré de fiabilité et d'indépendance élevé. D'un autre côté, il n'y a dans la vie professionnelle ni évaluation objective ni reconnaissance de mes prestations. Personne ne me dit si j'ai bien fait mon travail. Généralement, ce n'est que quand quelque chose ne se passe pas bien qu'il y a une réaction. Même la présence accrue des CLP ne change rien à cette réalité, au contraire. La reconnaissance du travail, des prestations et de l'expérience se fait donc pratiquement à 100% par le salaire. Ce ne serait pas si tragique s'il n'y avait pas ces écarts de salaires de la dernière décennie.

Quand je suis à la pause avec des collègues et que nous discutons, à chaque fois je me sens submergé par un sentiment d'infériorité et d'impuissance. Infériorité, parce que mon travail, après bientôt dix ans, semble toujours valoir 20 000 francs de moins que celui de la plupart des autres, et im-

puissance, parce que je ne peux rien faire contre, si ce n'est changer d'employeur ou de profession.

Il se peut que ça fasse partie des stratégies de la direction d'essayer par tous les moyens de laisser couler les exigences de salaires justes et équitables des jeunes mécaniciens de locomotive. Cependant, une telle stratégie serait le reflet d'un état d'esprit plutôt obtus de la part de la direction des CFF. En laissant couler, on peut gagner du temps, mais affronter un iceberg. Chaque entreprise prospère a besoin de bons chevaux, aptes au travail et capables de tirer des chars. Les Romains l'avaient reconnu, il y a fort longtemps. Mais les bons chevaux ne sont pas gratuits. Et puisque selon toute vraisemblance, un capitaine est attaché à ces valeurs, il devrait reconsidérer la situation avec son équipage et miser sur la nouvelle génération, plutôt que d'entraver ses chances de façon permanente. Il en serait chaudement remercié.

### Vous avez dit «revalorisation»?

*Marcel Maci, mécanicien CFF V Fribourg*

Suite aux lettres que nous avons reçues en rapport avec la revalorisation des salaires et l'augmentation ordinaire du mois de mai, un grand nombre de collègues, peu contents, ont opté pour la transparence, ce qui nous permet de comparer quelques chiffres:

- 23 ans, vient de finir la formation: 72 000 CHF
  - 23 ans, 2 années d'expérience: 72 204 CHF
  - 30 ans, vient de finir la formation: 72 000 CHF
  - 32 ans, 2 années d'expérience: 73 804 CHF
  - 34 ans, 5 années d'expérience: 74 959 CHF
  - 35 ans, 2 années d'expérience: 74 804 CHF
  - 37 ans, 3 années d'expérience: 75 004 CHF
  - 42 ans, 2 années d'expérience: 76 004 CHF
  - 46 ans, 2 années d'expérience: 76 804 CHF
- Conclusion: entre le «jeune» mécanicien qui a 23 ans et qui vient de finir sa formation et

Pour faire avancer nos autres demandes aux CFF ainsi que les clarifications juridiques en cours, nous sommes tributaires d'informations fiables. Nous demandons aux jeunes mécaniciennes et mécaniciens de locomotive CFF de nous communiquer les données ayant trait à leur embauche et leur salaire actuel au moyen du formulaire sur le site VSLF: [www.vslf.com](http://www.vslf.com) > SALAIRE DES JEUNES MÉCANICIENS

Merci beaucoup.

Cette page contient de plus amples informations sur la Vision 2010 et la réponse des CFF à la résolution du VSLF.

le mécanicien qui a 46 ans et 2 années d'expérience, il y a 4804 francs de différence. Déduisant les augmentations des deux dernières années (2014: 2705 CHF / 2015: 1254 CHF / total: 3959 CHF), cela fait un écart réel de 845 CHF pour une différence d'âge de 23 ans. Comparant ces chiffres avec d'autres compagnies ferroviaires (le BLS notamment), les résultats sont tout aussi ahurissants: les montants proposés peuvent être 6000 à 13 000 CHF plus élevés comme nous le savons de source sûre (grâce aux postulations de certains collègues). Analysant la situation, il est évident que les salaires actuels des CFF sont la conséquence directe de deux facteurs assez malheureux qui étaient en vigueur dans le passé (je parle des cinq dernières années) et qui ont été abolis entre-temps: la classe F (dont le minimum était 10 000 CHF plus bas que la classe G) et le fait que les «jeunes» mécaniciens pouvaient être engagés jusqu'à 10% en dessous de la valeur de base.

Maintenant qu'il n'y a plus que la classe G, il faut constater que ces anciens salaires initiaux étaient trop bas et que les augmentations de ces dernières années ont juste permis à ces collègues d'atteindre le seuil d'entrée de la classe G sans réellement profiter de ces augmentations.

C'est pour cela qu'une «revalorisation» des salaires, dans le vrai sens du mot, devrait passer par là: il faudrait recalculer un nouveau salaire de base pour tous ces mécaniciens (sur la base de leur âge, leur formation professionnelle antérieure) et y ajouter leurs années d'expérience au CFF. Pour terminer, une remarque personnelle au nom des «jeunes» mécaniciens: il est vrai qu'à plus de 40 ans, on est dans un âge où cela nous flatte parfois d'avoir encore droit à cette épithète (même si on se sent encore frais et dynamique). Néanmoins, nous avons tous une certaine vie professionnelle derrière nous et à l'intérieur de ToCo, nous nous interrogeons sérieusement sur nos perspectives. Il est vrai que nous avons encore la chance d'atteindre le maximum (à soixante et quelques balais), mais en même temps, il ne nous échappe pas que nos «jeunes» collègues atteindront cette somme plus ou moins à l'âge que nous avons maintenant. Chers HR, chers ZF: est-ce que vous pensez vraiment que ce sont des situations correctes? Et si vous étiez dans ce cas: seriez-vous d'accord? Je pense (et j'espère) qu'il s'agit là de questions purement rhétoriques. Merci de nous offrir un dialogue ouvert et constructif sur nos salaires!

### L'avis d'un jeune mécanicien de locomotives

*Mars 2010, CFF V Zurich*

Il y a, aujourd'hui, beaucoup d'entreprises dans des domaines et des branches

très diverses. Mais, au jour d'aujourd'hui, qu'est-ce qu'un bon employeur? Est-ce celui qui arrive à engranger les plus grands profits?

Ou plutôt celui qui soutient son personnel? Est-ce celui qui agit uniquement dans son propre intérêt?

Vraisemblablement, beaucoup de personnes se posent cette question tous les jours. Il serait souhaitable que l'employeur soutienne ses employés et ce, peu importe la situation dans laquelle on se trouve. C'est finalement grâce à eux qu'il obtient du succès dans ses affaires. D'un autre côté, l'employeur modèle se doit de fournir une indemnisation correcte à ses ouvriers. Malheureusement, on fait des économies aux seuls endroits où c'est possible d'en faire, à savoir souvent à la mauvaise place. Cela signifie pour le personnel qu'on lui réduit son temps de travail à divers endroits (temps de chevauchement, temps de marche, etc.).

On observe que tout récemment encore on a décidé de nous allouer seulement quatre minutes de temps de chevauchement pour relever un train. En outre, on disposait encore du temps de travail dévolu aux tâches accessoires (NA). Qu'est-ce qui a été fait? Le NA a été remplacé par la préparation au travail. Cela représente un forfait unique de huit minutes par tour de service et ensuite on se permet d'économiser à plusieurs reprises les temps de relève de quatre minutes. Si je considère que mon service commence par la préparation de deux ICN dans la

halle centrale ou la relève de deux à trois unités à la gare de la Löwenstrasse, je constate que le chemin de mon vestiaire à ma place de travail est effectué sur mon temps libre et que, deuxièmement, je peux faire mon deuil du temps prévu pour ma préparation au travail. C'est à ce seul prix qu'une poignée de monnaie peut être économisée sur le dos de l'ensemble des mécaniciens.

Les mécaniciens de ma classe (entrée en mars 2010) gagnent aujourd'hui aux dernières nouvelles environ 73 500 francs par année. La formidable hausse de salaire qui est intervenue le 1er mai 2015 nous apporte au total 1250 francs de plus par an. Si on considère que nous sommes en service depuis plus de quatre ans, cela paraît fortement injustifié que ceux qui finissent leur formation cette année touchent déjà 70 000 francs de salaire annuel. Chez nous, il s'agissait de 62 000 francs!!

L'adaptation qui est intervenue auprès de toutes les mécaniciennes et mécaniciens dans le cadre d'une hausse générale des salaires est encore moins compréhensible. Il n'y a jamais eu d'information générale à ce sujet. C'est ainsi que celui-ci a reçu 200 francs, celui-là 400 ou 800 francs de plus. Les plus chanceux ont pu compter sur 1000 francs de salaire annuel en plus. Nous avons comparé les adaptations et avons constaté qu'elles n'étaient pas fixées à l'ancienneté. Au niveau du service, nous avons tous la même ancienneté et faisons le même travail. Malgré tout, des différences sont faites en ce qui concerne le

niveau du salaire. Dans notre classe, il n'y a pas deux salaires qui soient identiques. Certains reçoivent plus, d'autres moins et nous n'avons jamais reçu le moindre courrier pour justifier cet état. Les prises de position demandées à l'entreprise sont restées lettre morte ou insuffisantes.

Nous aimerions qu'une prise de position transparente nous concernant soit enfin fournie par l'employeur. Nos salaires doivent être évalués de manière sérieuse et des mesures doivent être prises car la situation actuelle est irrémédiablement insatisfaisante. Cette exigence concerne nettement plus de mécaniciennes et mécaniciens que ceux de la classe de mars 2010. Lors du processus de sélection, on nous avait alors clairement présenté le temps nécessaire à la progression vers la classe maximale, à savoir la 15e. Comment ces classes de départ parviendront-elles dans le temps promis au maximum des classes avec la progression que nous vivons actuellement? Comment prendra-t-on en considération la différence des années de service – par rapport aux «débutants» – afin qu'une différence de salaire justifiée soit établie?

#### Commentaires sur le formulaire du VSLF:

##### Mécaniciens

Nous, les jeunes mécaniciens de locomotive, nous en avons marre! On nous a fait trop de belles promesses. Les CFF semblent également ne pas se rendre compte qu'il y a de nombreux jeunes mécaniciens

qui seraient intéressés à diverses tâches supplémentaires ou qui aimeraient travailler plus. Mais dans ces conditions, la motivation diminue rapidement.

Malheureusement, il y a 2 à 3 mécaniciens de locomotive qui ont suivi la formation en même temps que moi qui en ont tiré les conséquences.

Merci pour vos efforts.

Faites des services supplémentaires à Coire et Sargans qui représentent un atout considérable pour l'entreprise. Je suis d'avis qu'un salaire équitable serait plus que justice.

Une blague, cette augmentation...

Suite à une demande aux ressources humaines, j'ai reçu la réponse suivante: «Les CFF font ce geste volontairement», «les CFF n'auraient pas besoin de donner quoi que ce soit».

Une seule remarque: ce qui se passe actuellement n'est rien d'autre que du foutage de gueule envers les jeunes mécaniciens avec 1 à 8 ans de service qui, selon P-OP-ZF, devraient être l'avenir ... Bravo!

Les 60 005 CHF ont été atteints grâce à l'intervention du VSLF. Le salaire de début, à l'époque, se situait en dessous du salaire minimum d'alors!

Je vous souhaite beaucoup de succès!

Je suis franchement déçu par l'augmentation de salaire d'à peine 150 CHF. Lors de l'embauche, on m'a assuré, 12 années après la formation, un salaire de 100 000 CHF. Je suis là depuis 5 ans, et je reçois à peu près le même salaire qu'un mécanicien qui vient de terminer sa formation. Actuellement, on lui promet qu'il sera au maximum d'ici 20 ans! N'ai-je plus qu'à accepter qu'il me faille attendre l'avancement aussi longtemps?

Ce qui m'énerve le plus, c'est que les retraités touchent plus pour ne rien faire que moi qui travaille 100%! Ce n'est pas croyable!! Qui négocie tout ça, Andreas Meyer?

Les deux dernières augmentations de salaire étaient bien en deçà des attentes! Notre classe a un arriéré d'environ 3000 CHF par rapport aux personnes avec 1 an d'expérience supplémentaire. En même temps, nous n'avons pas même 1000 CHF de plus que les personnes avec 1 an d'expérience en moins.

Depuis décembre 2014 50% P / 50% G, salaires dans les deux divisions avant et après l'augmentation exactement pareils.

L'état civil et le nombre d'enfants pourraient ou devraient également jouer un rôle...

Je suis de ceux qui sont touchés par le dumping salarial des CFF.

Salutations

Un salaire de 78 604 CHF, je trouve que c'est très peu avec 7 ans d'expérience professionnelle et à 44 ans. Un mécanicien de locomotive après sa formation reçoit déjà 70 400 CHF.

Le salaire de départ de 60 005 CHF n'a été atteint qu'après les discussions. Ils ne voulaient me/nous donner que 54 000 CHF, au début.

Toute notre classe s'est bien fait avoir, à l'époque! Nous étions un cas particulier, car nous avons changé de formation de Z140 à Z200! Bien que FS14 soit mentionné dans notre contrat de travail, on n'a jamais été classés conformément au CCT! Ceci est confirmé par mon salaire annuel actuel.

En 2007, j'ai essayé de corriger cet écart massif par une conversation personnelle avec Heinz Graeser, responsable du personnel ZF. L'erreur a effectivement été admise, mais, malheureusement, il n'y avait plus rien à faire à ce sujet. La renonciation que j'aurais dû signer prouve que les «autorités» se sentaient mal à l'aise... (Selon CCT 2003, j'aurais dû, après 12 ans, atteindre un salaire annuel maximum de 105 000 CHF! J'en suis encore bien loin! Employeur social???)

Je souhaite que cette question délicate soit enfin réglée pour le mieux...

Mon salaire de départ était un peu plus élevé, parce que je gardais mon salaire de ZUS. C'est pourquoi j'ai été augmenté seulement pour que je sois au même niveau que mes collègues.

Il est frustrant de voir comme nos augmentations de salaire vont lentement. Il est difficile d'accepter qu'un système salarial soit négocié entre les syndicats et les CFF quand les jeunes mécaniciens de locomotive (en particulier les classes Zuel+2 2007/2008) sont à ce point désavantagés. Nous sommes toujours placés devant le fait accompli et n'avons plus qu'à accepter. Il serait temps de faire quelque chose pour nos salaires, mais apparemment, on ne s'occupe que des mécaniciens plus âgés...

Aujourd'hui, le nouveau salaire pour le mois de mai est arrivé. Un sale coup, j'obtiens 1254 CHF, soit environ 96.45 CHF par mois de plus, donc 75 802 CHF et cela bien

que je sois encore censé être en période d'avancement. J'ai bien sûr immédiatement rempli le formulaire du VSLF.

Ma motivation vient d'atteindre son niveau le plus bas car je crois qu'au cours des 7 dernières années, j'ai fait du bon travail, j'étais toujours à l'heure, j'ai même travaillé quelquefois pendant des congés prévus ou fait des prolongations de service. L'an dernier, j'ai terminé la formation continue ETCS Level 2 avec succès, ainsi que tous les autres examens qui m'ont été imposés jusqu'à maintenant. En remerciement, j'ai droit à une gratitude pathétique de l'entreprise, soit pas d'avancement.

C'est plein d'intérêt que je me suis volontairement inscrit pour la formation GBT et italien, mais maintenant, je me demande si cela a encore un sens de faire quelque chose qui ne soit pas obligatoire. Ma déception est énorme. Peut-être que les CFF vont redevenir raisonnable, mais je ne pense pas. Néanmoins, je remercie le VSLF pour ses efforts et vous souhaite une belle Pentecôte!

Je ne trouve pas correct que les pensions des plus anciens soient en fin de compte financées (ou amorties, vu que les 690 mio sont empruntés) par le plafonnement de l'évolution salariale des plus jeunes.

Nous vous remercions de votre engagement. J'espère que nous pourrions faire la différence! Salutations, Marcel

Merci pour votre engagement. Il est absolument choquant que les nouveaux aient pratiquement le même salaire – en d'autres termes, mon expérience de travail ne vaut rien – tout à fait indépendamment de l'histoire de la caisse de pension!!

Un grand merci pour votre engagement. Salutations, Jörg

Merci d'essayer de trouver une solution. Je souhaite sincèrement qu'enfin quelque chose se passe avec nos salaires. Sinon, je ne sais pas si nous n'arriverons jamais à être élevés au niveau du salaire maximum. Aidez-nous, s'il vous plaît!

Cette «augmentation» doit avoir été très, très, très pénible à surmonter pour l'entreprise...

C'est honteux, cette situation, je vous remercie d'avance pour le travail que vous faites. Salutations.

J'ai postulé au BLS. Ils sont intéressés. Si les CFF ne font rien dans les semaines qui viennent, il y a de fortes chances que je sois loin. Et je ne suis pas le seul.



Sans citer de nom, un mécanicien de Payerne n'ayant donc pas la grande ligne, qui a mon âge et a été engagé 2 ans après moi gagne plus que moi. Inadmissible et incroyable.

Domage que notre syndicat s'active seulement après que les petites révisions de salaires aient déjà eu lieu!!! Voyons si vous réussissez à faire adapter nos salaires dans un délai raisonnable...

Ma classe s'en est encore relativement bien sortie, parce qu'avec l'introduction du nouveau ToCo, nous avons été élevés au nouveau minimum. Néanmoins, d'après l'avancement, je devrais être, depuis longtemps déjà, en dessus de 80 000. Merci d'essayer de faire la différence.

Après 7 ans aux CFF et à l'âge de 37 ans, un salaire annuel de CHF 76 410 ne correspond pas vraiment à notre époque..

Lorsque je suis allé de façon permanente de Bâle à Zurich, les CFF m'ont dit que l'augmentation régulière de salaire, qui a lieu chaque année en mai selon l'échelle salariale, serait sautée pour moi en 2014 en raison de l'augmentation salariale en rapport avec l'allocation régionale. En conséquence, un jeune mécanicien avec une ancienneté égale, qui a travaillé dès le départ à Zurich, gagne plus que moi. Juste parce que j'ai changé de dépôt?? Salut l'injustice, les CFF??

Il n'y a rien de plus à dire à ce sujet, sauf que je suis plus que déçu et que j'en ai tiré mes propres conclusions.

Rien ne va probablement changer, mais je vous transmets tout de même mes données et vous remercie pour votre engagement à notre cause. ➤

Salaire des jeunes méc	
Afin de se baser sur des données exactes concernant vos données concernant votre situation personnelle, nous vous prions de bien vouloir remplir le table	
18 mai 2015 Comité VSLF	
Données personnelles:	
Les données personnelles ne seront pas transmises	
Nom*	
Prénom*	
Numéro de personnel*	
Date de naissance (jj.mm.aaaa)*	
Prévisions:	
E-Mail*	
Ausbildung zum Lokführer	
Mois de fin de formation*	
Année où la formation s'est terminée*	
Classe (No./Emplacement)*	
Expérience professionnelle:	
Années d'expérience lors de l'engagement (par	
Nombre d'années d'expérience au	

## Stabilisation de la CP CFF

Oui, l'injection de CHF 690 mio. dans la CP CFF est une bonne nouvelle. Oui, cette seconde mesure compensatoire profitera à tous les assurés actifs. Non, tous les assurés n'en profiteront pas dans la même mesure. Frédéric Dubuis, mécanicien V, Dépôt Neuchâtel

Et surtout, le coût de ce « Massnahmenpaket 2016 » ne sera pas réparti équitablement.

1. a. Le mécanicien A, âgé de 40 ans avec hypothèse, un avoir de vieillesse de CHF 80'000 obtiendra CHF 9'600.
- b. Le mécanicien B, âgé de 63 ans avec hypothèse, un avoir de vieillesse de CHF 500'000 obtiendra CHF 60'000.

Je suis d'accord que l'objectif est de maintenir pour tous le montant des rentes.

Je comprends que pour réduire la diminution des prestations pour les assurés les plus jeunes, les cotisations d'épargne seront augmentées de 2,5%. Mais:

2. a. Combien cela coûte-t-il au mécanicien A qui a encore 25 ans à travailler? -3 jours de vacances (2016, 2017, 2018) et 25x12x80 (environ) de cotisations = CHF 25'000

- b. Combien cela coûte-t-il au mécanicien B qui prend sa retraite début 2017? -1 jour de vacances (2016) et 12x80 (environ) de cotisations = CHF 1'000

Mais le pire, pour financer le cadeau aux plus âgés (car je comprends bien que les CFF n'offrent pas 690 mio. sans les amortir quelque part), c'est que ce sont les récents mécaniciens qui voient leur progression salariale ralentir:

Plafonnement à 0,8% de la masse salariale pendant 4 ans.

Or un montant de 1% de la masse salariale serait nécessaire pour garantir cette évolution du salaire liée à l'expérience. C'est du moins ce que nous avaient dit M. Kälin et M. Siegrist, émissaires RH de M. Jordi, lors de la séance du 26 septembre 2013 à Lausanne.

Cette réduction de 20% pendant 4 ans (d'une évolution qui se trouve toujours en-dessous de la courbe de salaires souhaitée qui prévoit que le maximum soit atteint en l'espace de maximum 20 ans) correspond à un manque à gagner annuel d'environ CHF 400-500 pour un mécanicien situé dans le premier tiers. Après ces 4 ans, son salaire annuel se situe donc entre CHF 1'500 et 2'000 en-dessous de ce qu'il serait sans ce plafonnement à 0,8%. Cette écono-

mie de salaire sur le dos du mécanicien concerné durera jusqu'à ce que le salaire atteigne le salaire maximum à 145% de la valeur de base, à savoir une quinzaine d'années. Voici en chiffres une estimation de ce que nos mécaniciens respectifs vont financer:

3. a. Mécanicien A, la quarantaine, aux CFF depuis 1 an: 4 ans x CHF 400 de plafonnement x 15 ans = environ CHF 25'000

- b. Mécanicien B, la soixantaine, aux CFF depuis plus de 20 ans: 4 ans x quelques dizaines de francs x 5 ans = peut-être CHF 200

### En résumé:

B reçoit CHF 50'000 de plus que A pour maintenir le niveau de ses rentes de la CP CFF (1).

A paie environ CHF 25'000 de plus que B en cotisations pour la CP CFF (2) pour espérer maintenir le niveau de ses rentes et perd dans l'affaire CHF 25'000 de salaire (3).

Ainsi, le jeune de 40 ans en tout début de carrière finance au total le bonus (ici CHF 50'000) que son collègue au seuil de la retraite reçoit en plus, ceci quasiment gratuitement.

Pour ce dernier, le maintien du niveau des rentes sera garanti; pour le premier, les prévisions à long terme sont pessimistes ...

Je reprends la déclaration de nos directeurs Andreas Meyer et Markus Jordi sur intranet:

«Il s'agit là d'une très bonne nouvelle [...], en particulier pour ceux qui partiront à la retraite au cours des prochaines années.»

Je suis d'accord avec cette déclaration.

En revanche, je ne suis pas d'accord avec la suite «Mais l'avoir des plus jeunes se maintiendra lui aussi.»

Car l'avoir de vieillesse dépend avant tout des cotisations, et celles-ci du salaire. Et force est de constater que sur l'ensemble de sa carrière, un mécanicien récemment engagé gagne moins, avant tout parce que sa progression salariale est retardée. ➤

## CP CFF

Hubert Giger, président VSLF

La convention signée avec les CFF en vue de stabiliser la caisse de pension CFF est un compromis. Le fait que le détenteur nous ait autorisés à injecter CHF 690 mio pour les comptes des assurés de la caisse de pension n'est pas une évidence en soi et personne n'aurait voulu rejeter cette opportunité. Il était inévitable que ce soit à nouveau le personnel actif qui soit mis à contribution puisque les retraités ne peuvent légalement pas être impliqués dans des mesures d'assainissement.

Le fait que chaque assuré obtient environ 12% sur son capital de retraite favorise bien évidemment les collaborateurs plus âgés. Au contraire des précédentes mesures d'assainissement, les plus jeunes collaborateurs obtiennent toutefois aussi quelque chose. Ils ont souvent été laissés pour compte. Pour nous il était important que, lors de la mise en application des négociations salariales jusqu'en 2020 et qu'avec la cession d'un jour de vacances par années, toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des CFF soient touchés équitablement. Les CFF nous ont confirmé que le personnel de la direction serait concerné par les mêmes mesures.

Durant les négociations de la convention on a aussi réfléchi au fait de renoncer à des augmentations générales de salaires pour raccourcir la progression des jeunes collaborateurs. Le VSLF s'est engagé dans cette direction et a demandé que les 0,8% nécessaires à la progression salariale soient garantis sans réduction. C'est ainsi que nous avons réussi à obtenir que les collègues en progression ne soient pas défavorisés.

Un conflit des générations se fait sentir de plus en plus souvent au sein des CFF. Ce n'est pas seulement un problème interne aux CFF mais bien plus un conflit de société croissant et qui touche la Suisse entière. C'est ici un questionnement au niveau politique. Et la question de la définition de la solidarité prend alors une nouvelle dimension.

## La croissance sans entraves de la bureaucratie

Pratiquement tous les mécaniciens de locomotive, quelle que soit l'entreprise où ils sont employés, connaissent le problème – les fortes pénuries de personnel (de loc). Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio



Si vous vous renseignez autour de vous auprès des autres catégories professionnelles actives dans les entreprises de chemins de fer, vous serez régulièrement confronté à la même vieille image: pression incessante de la productivité, planification restrictive des ressources humaines et problèmes croissants dans le recrutement du personnel nécessaire. Une déclaration comme celle parue la dernière semaine dans la presse (Thurgauer Zeitung en ligne du 2 avril 2015 «Le miracle de l'emploi des CFF soulève des questions») ressemble, pour le personnel concerné, à une plaisanterie:

«Depuis que le chef des chemins de fer Andreas Meyer a pris son poste en 2007, le développement a augmenté. Au cours de la dernière décennie, les CFF ont comptabilisé un total de 4400 places à temps plein supplémentaires – une augmentation de 15%.»

Il a poursuivi: «La croissance a été particulièrement forte dans certaines divisions telles que les services centraux de l'administration avec des emplois bien rémunérés, comme dans les parties de l'état-major de l'entreprise lors de la réorganisation de 2013. Selon les statistiques des CFF, le nombre de mécaniciens de locomotive et de contrôleurs, malgré des horaires plus étouffés, n'a que très peu augmenté. Pour ce qui est du transport de marchandises, les CFF ont même fortement réduit leurs effectifs.»

Profitons de l'occasion pour rappeler que la Conduite des trains du trafic Voyageurs, à cause de l'augmentation du nombre de ses filiales passée de deux à six et du doublement du stock de chefs du personnel de loc, a apporté une contribution non

négligeable à la croissance des places non-productives.

Apparemment, cette croissance incontrôlée des postes préoccupe également le conseil d'administration des CFF. Un ancien membre a laissé entendre que le fait que, parmi les personnes employées par les CFF, de moins en moins d'entre elles travaillent dans des secteurs de productivité, est un problème.

Il ne faut cependant pas s'attendre à ce que cette constatation signifie la fin de la croissance ou même une diminution des places non-productives – comme elles sont appelées par un doux euphémisme – ou des postes de frais généraux bien que, comme le souligne l'ancien membre du conseil d'administration, cette croissance de l'emploi n'était pas désirée par la direction.

En d'autres termes, il semblerait que le conseil d'administration des CFF ait perdu le contrôle de la société, au moins partiellement. Quoi qu'il en soit, c'est inquiétant. Ainsi, à la direction de CFF Infrastructure, on se demande si l'incorporation de spécialistes de l'entretien est conforme au marché car, dans la région de Zurich, il est difficile de recruter suffisamment d'employés parce que, à cause des salaires de départ et du temps que prend l'avancement, les CFF ne sont pas compétitifs.

En résumé, on peut dire que pour la création de postes improductifs et coûteux, il y a des moyens financiers inépuisables, alors qu'en même temps, la maintenance d'une exploitation ferroviaire bien ordonnée est délibérément mise en danger par des mesures d'austérité excessives. ➤

# Le miracle de Bâle

Pour répondre aux besoins immédiats et pallier le manque de personnel, CFF Voyageurs a mandaté la société prestataire de personnel MEV Schweiz AG à Bâle, pour le recrutement de mécaniciens de locomotive. La nouveauté: le personnel n'est pas mis à disposition par le fournisseur de service, mais embauché par les CFF pendant et après la formation. *Hubert Giger, président VSLF*

La formation est un pilier important et le concept de formation, un secret bien gardé, ce qui est également vrai pour les compagnies de chemin de fer. Les CFF ont repris la formation des mécaniciens de locomotive, confiée jusqu'à récemment à Login, et le département qui en est chargé est encore en construction. Malheureusement, cette phase de mise en route a lieu à un moment peu propice. En raison de la pénurie de mécaniciens causée par la mauvaise planification de la conduite des trains de P, c'est maintenant que le recrutement et la phase de formation devraient démarrer. Pour les raisons susmentionnées, les CFF ne sont pas en mesure de le faire.

Dans cette situation difficile, on a eu l'idée de charger MEV Schweiz AG du recrutement et de la formation du personnel de locomotive. Il est prévu d'embaucher 44 mécaniciens disposant déjà d'une autorisation de circuler valable pour l'Allemagne. On espère ainsi une réduction significative de la période de formation. Il est intéressant de noter que la formation et les examens de conduite de ces nouveaux employés ne sont pas réalisés par les CFF, mais externalisés à MEV Schweiz AG. A Brugg, à cet effet, quelques tours du personnel de loc sont cédés à MEV

pour une utilisation à des fins de formation et d'essais. De cette façon et jusqu'à la fin de leur formation, les nouveaux collègues mécaniciens n'entrent pour ainsi dire pas en contact avec le personnel des CFF, ce qui fait que les CFF n'ont aucun contrôle sur la qualité et le niveau de la formation. Nous n'insinuons pas que la formation des mécaniciens de locomotive par MEV Schweiz AG soit d'un moindre niveau, cependant cette manière d'agir soulève la question des responsabilités.

La sécurité du transport ferroviaire devrait être garantie par l'Office fédéral des transports (OFT) grâce à l'ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM) et par les experts (PEX) qualifiés par l'OFT, mais personne ne contrôle la qualité et le niveau de formation. Notons que les mécaniciens de locomotive formés par MEV Schweiz AG et examinés par un expert interne doivent encore passer un test de conduite avec un PEX des CFF. L'objectif est-il de déterminer si la qualité désirée par les CFF est bien atteinte?

## Gouvernement d'entreprise (Corporate Governance)

La stratégie de gouvernement d'entreprise des CFF est déséquilibrée par l'externalisation de la formation des mécaniciens de locomotive. Et cela, évidemment, avec une catégorie de personnel qui peut causer beaucoup de dégâts et qui, plus que toute autre dans l'entreprise, se trouve être le pivot d'une entreprise de chemin de fer. Comme mentionné plus haut, le personnel recruté par MEV AG ne rencontre presque jamais le personnel des CFF sur son lieu de travail, jusqu'à la fin de sa formation. Nous ne savons pas si la conduite des trains de P espère améliorer la satisfaction avec ce «personnel étranger» ou s'ils ne réussiront qu'à affaiblir l'esprit d'équipe parmi le personnel de loc.

## Autres anomalies

Dans le cadre de la formation du nouveau personnel de loc et de la formation continue du personnel affecté dans d'autres dépôts, nous sommes régulièrement informés d'incidents qui n'ont aucune explication logique et qui peuvent être parfois qualifiés d'arbitraires. Selon les informations fournies par les CFF, il faut un an et demi avant qu'un aspirant mécanicien nouvellement embauché puisse être utilisé de manière productive. Il y a toutes les prescriptions de circulation des trains suisses, les dispositions d'application et les directives d'entreprise, de même que les réglementations locales en matière de circulation des trains et de mouvements de manœuvre à apprendre. Ajoutez à cela les connaissances requises des véhicules et des lignes. La formation Delta d'un mécanicien de locomotive certifié et expérimenté de la catégorie B 100 à la catégorie B prend environ six mois, bien que celui-ci dispose d'une connaissance presque complète de la technique et des prescriptions

suisses de circulation des trains. Sinon, la formation Delta regroupe encore quelques instructions supplémentaires ayant trait à des véhicules et à des lignes additionnels. Les mécaniciens de locomotive recrutés par MEV Schweiz AG doivent partir de zéro dans leur apprentissage des prescriptions suisses, être initiés à toutes les connaissances sur les lignes et les véhicules et le tout, en six mois seulement.

Dans ce contexte, il est intéressant d'examiner l'étendue et la diversité des examens fixés par les experts. Ainsi d'un côté, des formations à la locomotive Re 420 sans courses de contrôle sont possibles. Mais par ailleurs, des courses de contrôle sont effectuées après une instruction de véhicule sur un Intercity inclinable, bien que le personnel de loc concerné connaisse déjà la Re 460 dont le fonctionnement est similaire. Et puis, il y a le cas d'un mécanicien qui voulait passer de THURBO à CFF Voyageurs et qui, lors de l'entretien d'embauche, a dû passer un examen étendu des prescriptions de conduite, bien qu'il roule déjà presque quotidiennement avec des trains RegioExpress des CFF à une vitesse allant jusqu'à 160 km/h. Et n'oublions pas la vieille histoire de l'ancien Kreis II et son examen

«Bergprüfung» qui, semble-t-il, se révélerait nécessaire pour passer le Gothard, bien que l'Office fédéral des transports ne le prévoient pas. En fonction de l'emplacement et de l'examineur, les différentes options pour le contrôle des connaissances ETCS vont d'une simple course sur la ligne Mattstetten-Rothrist à de vastes tours d'essai sur le simulateur.

Notons aussi le cas d'un mécanicien de locomotive passé du Südostbahn à CFF P. Après avoir achevé la formation des véhicules et des lignes requise, il a été envoyé en course d'accompagnement pendant encore plus de deux semaines, en dépit d'une forte pénurie de personnel, parce que l'examineur ne disposait pas des ressources pour lui faire passer l'examen.

## Etonnement

Le manque de concepts qui prévaut pour l'ensemble de la formation et de la formation continue du personnel de locomotive ne laisse pas d'étonner. Les coûts des différents «passages à vide» doivent être énormes. La qualité requise par l'OCVM

ainsi que les spécifications de l'OFT quant au recrutement et à la formation du personnel de locomotive ne sont pas suffisamment bien définies. Il serait d'autant plus important et bienvenu que les chemins de fer se fixent des objectifs de qualité plus élevés. Encore faudrait-il que la qualité des procédés de recrutement, de formation et d'examen corresponde à ces objectifs. ➤



TILO SA n'est plus une entreprise de transport ferroviaire (ETF). *Rédaction LocoFolio*

## Les CFF recherchent des mécaniciens à l'étranger

NZZ du 20 avril 2015

### Mesures d'urgence

Les CFF recherchent d'urgence 40 mécaniciens de locomotive dûment formés. Comme, selon les CFF, le marché suisse est asséché, le personnel est recruté dans les pays voisins – principalement en Allemagne. Les CFF ont confirmé les annonces du «NZZ am Sonntag» et du «Schweiz am Sonntag». Pour le recrutement de nouveaux mécaniciens de locomotive, les CFF ont mandaté le pourvoyeur de personnel ferroviaire MEV Suisse à Bâle. Le contrat a été conclu de gré à gré. Ceci est justifié du fait de circonstances imprévisibles, rendant la situation urgente à tel point qu'il est impossible de suivre une procédure ouverte ou sélective.

Interview dans le journal du personnel des CFF «En route» 03/2015 avec les représentants du personnel Hans-Ruedi Schürch und Hubert Giger ainsi qu'avec Mani Haller, chef CFF P Conduite des trains.



**La conduite des trains engage du personnel supplémentaire. On entend dire qu'actuellement, ce n'est plus si simple. Y aurait-il un problème de recrutement ?**

Haller : C'est une chose que je réfute catégoriquement. Au cours de quatre années dernières, toutes les classes étaient complètes. Nous n'avons jamais recruté ni formé autant de monde que cette année et l'année prochaine.



Dans les prescriptions d'exploitation CFF Transport (R P 20000800) valables dès le 14 décembre 2014 le chapitre 0.0 chiffre 2.94 nous fait remarquer: «Tilo SA n'est plus une entreprise de transport ferroviaire. Cette société sœur de CFF Trafic des voyageurs assure la conduite des trains du trafic régional au Tessin sous mandat de CFF-P.»

Nous avons demandé aux CFF s'il était judicieux que CFF P assure la conduite des trains régionaux au Tessin et qu'elle soit simultanément en possession de la concession ainsi que du matériel roulant. Cela voudrait signifier que Tilo SA est uniquement une société qui loue des mécaniciens de locomotive.

Nous avons obtenu la réponse suivante de la part des CFF: TILO continue à être une ETF, cependant elle est soumise aux conditions cadre suivantes:

- TILO possède depuis 2005 un accès au réseau suisse, valable jusqu'à fin 2015.
- La concession octroyée par l'OFT «trafic voyageurs régional», valable jusqu'à fin 2019, a été déposée auprès du trafic régional CFF (TR-CFF) dès la fondation de TILO. TILO assure l'ensemble du

trafic régional au Tessin sous régie de TR-CFF.

- La concession continue à être en possession des CFF jusqu'à ce que la stratégie avec Trenord (actionnaire à 50% de TILO) soit clairement établie.

- En ce qui concerne le certificat de sécurité que chaque ETF doit fournir à l'Office fédéral des transports OFT, il a été établi pour l'ensemble des lignes TR du Tessin dès son renouvellement le 1er janvier 2014 par les CFF et non par TILO (comme on le sait, la concession est déposée au nom de TR-CFF ce qui fait que les CFF portent la responsabilité de l'exécution des prestations). Auparavant, le dépôt du certificat de sécurité incombait à TILO elle-même. Pour ce qui concerne la thématique de la «sécurité», les compétences et les responsabilités entre TILO et OP-RSQ pour les lignes TR du Tessin sont réglées de manière claire.

- De la sorte, il n'y a aucune conséquence pour les mécaniciens TILO, les processus internes ne changent pas. Tout reste comme cela a été le cas jusqu'à présent. Les chefs mécaniciens TILO ont été orientés et assurent l'interface avec la maison mère. ➤



## Discours de notre président Hubert Giger

Discours de notre président Hubert Giger lors de l'Assemblée générale annuelle du VSLF du 21 mars 2015 à Zurich.

Chers invités,  
Chers collègues,

### Partenariat social

Qu'est-ce qu'un bon partenariat social? On dit que la recette du succès de la Suisse provient d'un partenariat social bien établi et soigneusement entretenu. J'en suis personnellement de plus en plus convaincu.

En comparaison avec nos collègues d'Allemagne et d'autres pays, nous pouvons nous estimer chanceux. En Suisse, nous pouvons, en toute bonne conscience, nous prévaloir d'un partenariat social efficace puisque tous les représentants siègent encore à la même table afin de régler les désaccords en commun. Un partenariat social opérationnel profite à tous, entreprises comme employés.

### GDL – Syndicat des mécaniciens de locomotive allemands

Il est intéressant de se pencher sur le rôle de la Deutsche Bahn AG dans le conflit du travail qui agite le chemin de fer en Allemagne. Elle n'a pas assumé sa part dans le partenariat social et s'est retranchée derrière la politique. Par son refus du dialogue, elle se rend coupable par négligence des préjudices causés aux chemins de fer en Allemagne. La GDL et ses membres, en revanche, sont intervenus en faveur d'un droit fondamental. À savoir la liberté de coalition, c'est-à-dire la liberté de choisir un représentant au sein d'une entreprise. Le 5 Mars 2015, le gouvernement allemand a présenté un projet de loi d'unité tarifaire, conçu pour empêcher les conflits avec plusieurs syndicats au sein d'une même entreprise afin, soi-disant, d'assurer le bon fonctionnement de l'autonomie tarifaire. Ce qui permettrait aux gros syndicats d'imposer leur volonté aux plus petits, puisque ces derniers ne peuvent plus conclure de contrats.

Il est tout de même étonnant que la loi sur l'unité tarifaire soit encouragée par le SPD – et sa ministre du travail et des affaires sociales, Madame Andrea Nahles – et la confédération allemande des syndicats, le DGB. Ce sont justement les partis qui affichent publiquement des mots tels que «social» et «solidarité» qui soutiennent un système de parti unique, où toutes les opinions sont bienvenues, du moment qu'elles correspondent aux leurs.



ciateurs. Sinon, à notre tour, nous pourrions demander des changements au BLS. En ce qui concerne les négociations sur le nouveau système salarial (qui, soit dit en passant, est développé par la même société zurichoise qui a mis au point le nouveau système de rémunération du SOB) nous allons envoyer nos propres spécialistes. Par ailleurs, la demande du BLS de pouvoir conclure plusieurs contrats collectifs de travail dans la même entreprise donne à réfléchir. Peut-être pourrions-nous prendre quelques conseils à la GDL ...

### CCT CFF

C'est avec conviction que nous avons signé le nouveau CCT CFF et CFF Cargo avec ses modèles de retraite, bien que la mise en œuvre des nouvelles règles soit susceptible d'entraîner de nombreuses discussions. En considérant la pénurie croissante de mécaniciens, le personnel

a du mal à comprendre que les mécaniciens de locomotive soient envoyés à la retraite anticipée pour ensuite être recrutés en tant que préretraités payés à l'heure, afin de pallier les prestations manquantes. Il en va de même lorsque nous apprenons par la presse que les CFF, en tant qu'employeur moderne, publient pour tous les postes des offres d'emploi à temps partiel. Nous avons alors commencé à nous poser des questions. Parce que, bien sûr, certains groupes professionnels sont exclus. Devinez lesquels! Et le fait que des mécaniciens de locomotive allemands soient embauchés par l'intermédiaire de fournisseurs de services externes contredit l'objectif autoproclamé par les CFF: conduire nos propres trains avec notre propre personnel.

Les jeunes collègues embauchés avec les règles de la vision 2010 et dont les salaires, après six à dix ans de service, se situent à peine au-dessus de ceux du personnel de locomotive fraîchement formé, posent un gros problème qui est toujours d'actualité. Cet après-midi, nos membres vont adopter une résolution à ce sujet, à l'attention de l'exécutif des CFF.

Nous espérons qu'à partir de mai, les correspondances entre les salaires seront de nouveau équilibrées et logiques; et ceci dans l'intérêt des CFF également, car nous ne pouvons nous permettre ni des départs, ni des mécaniciens de locomotive frustrés.

### Suisse

En Suisse, le nouveau marché des mécaniciens de locomotive met de plus en plus en lumière les avantages et les désavantages des différents CCT. Une nouvelle concurrence se développe et, fondamentalement, on ne peut rien y objecter. Mais la concurrence entraîne aussi des actes inconsidérés dans ce fragile équilibre.

Actuellement, des négociations CCT sont en cours au BLS.

Alors que, traditionnellement, les partenaires sociaux envisagent des changements et des ajustements modérés, le BLS nous confronte à des exigences excessives qui remettent tous les acquis des dernières années en question. Il est normal de croiser le fer, cela va de pair avec le travail; mais les attaques à la tronçonneuse n'ont, par contre, pas leur place à la table des négociations. Mais je peux cependant vous garantir que nous ne signerons pas de nouveau CCT qui porte atteinte aux conditions habituelles de notre branche. D'autant plus que le BLS fait aussi partie de notre secteur d'activité, au sein duquel les mêmes règles devraient s'appliquer à tout le monde.

De même, le VSLF n'acceptera plus qu'à la demande du BLS, seuls des employés du BLS puissent être dépêchés à la table de négociation, car ceci est dépourvu de toute logique. Tous les partenaires sociaux concernés – et ceci s'applique donc aussi au VSLF – choisissent eux-mêmes leurs négoc-

## (Lok-)Führer Weselsky?

Rahel Wyss et Thomas Egli, section Hauenstein-Bözberg

Lors de la 57e assemblée générale du VSLF, un des souvenirs du national-socialisme a été réveillé.

L'assemblée générale VSLF de cette année s'est déroulée le 21 mars à Zurich. Alors que le programme de l'après-midi était réservé aux membres, le matin, nous avons rencontré des personnes de tous horizons et de tous départements. Les vœux de bienvenue et les discours ont été intéressants et ont parfois incité à la réflexion – parfois même peut-être plus qu'espéré ou voulu.

Après que le président de section Stephan Gut, la présidente du grand conseil Brigitta Johner, le directeur de la ZVV Franz Kagerbauer et le président central du syndicat allemand GDL Claus Weselsky aient adressé leurs mots à l'auditoire, le Directeur général des CFF Andreas Meyer est monté sur la scène. Son introduction, bien que prononcée de manière assez spontanée, contenait entre autres les paroles suivantes:

«Après les mots de bienvenue de Monsieur Gut «Brillance et gloire» (...), après les paroles très compétentes jusque dans les moindres détails de Madame Johner, après «Mein Kampf» de Monsieur Weselski, (...) on m'a ainsi indiqué les lignes directrices de ce que je devais vous dire ici.» On ne peut pas s'empêcher de se poser la question: comment Andreas Meyer en est-il arrivé à comparer l'orateur qui l'a précédé, Claus Weselsky, mécanicien de locomotives, Président central du GDL et citoyen allemand, avec Adolf Hitler? Celui qui le désire, peut réécouter les mots de bienvenue de Claus Weselsky sur [www.vslf.com](http://www.vslf.com).

La neutralité politique du VSLF est une des qualités les plus importantes de ce syndicat et nous apprécions ce fait. Nous prenons nos distances par rapport à ceux qui pourraient penser sous toutes ses formes qu'il s'agit ici d'exprimer publiquement une récrimination et de devoir ensuite prononcer des excuses. Il est inexplicable pour nous de penser que le CEO des CFF puisse se permettre de comparer le discours d'un irréprochable syndicaliste avec les œuvres littéraires d'Adolf Hitler sans contradiction.

Il est possible que certains visiteurs de l'assemblée générale aient alors ressenti une certaine cassure dans leur sentiment d'attachement avec les CFF.

Comme je le disais, nos partenariats sociaux avec les chemins de fer fonctionnent bien. Mais nous devons en prendre soin. Comme dans toute relation, une part essentielle du partenariat social est la confiance. Par exemple, la confiance dans le respect des dispositions à tous les niveaux. Quand des arrangements sont conclus avec des directions d'entreprise en toute bonne foi, nous attendons que ceux-ci soient ensuite respectés, de même que par les départements subordonnés. En toute bonne foi, nous y croyons. Et pourtant, nous devons encore trop souvent relancer et revenir à la charge.

Nous tenons parole et cette intégrité nous tient à cœur – vis-à-vis des entreprises de chemin de fer comme de nos membres. Nous attendons la réciprocité de nos partenaires.

### Entreprise

Le VSLF est bien ancré dans le secteur des chemins de fer à voie normale en Suisse. Ce secteur sert de référence. Si l'office fédéral des transports (OFT), secondé par une entreprise externe, essaie de savoir quels secteurs sont regroupés dans le personnel de loc, nous pouvons l'aider avec plaisir: ce sont le BLS, les CFF avec leurs filiales, CFF Cargo, CFF Cargo International et le SOB. L'OFT lui-même parle d'un paysage ferroviaire 2+1, donc BLS, CFF et SOB. En termes de conditions de travail des mécaniciens de locomotive, il n'y a pas de secteur de trafic de transit en Suisse.

Tout comme il n'y a pas de secteur «faire des piqûres» chez les médecins ni de sec-

teur «faire des annonces» chez les pilotes de ligne.

Au début du mois, les CFF ont rédigé une lettre pour le secrétaire général du DETEC, où il est explicitement mentionné que la loi sur les chemins de fer est un droit national et qu'elle n'a pas été envisagée pour des questions internationales. Le problème de la disparité salariale parmi les mécaniciens de locomotive, au sein d'une même entreprise, a également été soulevé. Cela pourrait être l'élément déclencheur favorisant l'élaboration d'un CCT exclusif à l'intention des mécaniciens de locomotive. Dans ce domaine aussi, nous pourrions tirer profit des expériences du GDL.

À juste titre, les chemins de fer fédéraux suisses ont relevé que la valeur ajoutée du projet NLFA (qui se chiffre en milliards) devait rester en Suisse et dans les cantons impliqués dans la construction.

Cet après-midi, nous aurons une deuxième résolution à adopter, à l'attention de la cheffe du département du DETEC – Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard – et de la politique par laquelle, en allant dans le sens des considérations des CFF et du SEV, nous demanderons une réglementation conforme aux usages de la branche pour tout le personnel de loc employé en Suisse. Le fait que les compagnies de chemin de fer et nous, les partenaires sociaux partageons exactement le même point de vue sur cette question est bon signe.

### Perspective

Permettez-moi un bref coup d'œil sur les priorités à venir.

Nous tenons à renforcer la coopération entre les CFF et leurs filiales dans le cadre du personnel de locomotive, afin d'utiliser les synergies de façon logique – pour un bénéfice mutuel.

Le projet de reconnaissance officielle du métier de mécanicien de locomotive par le secrétariat d'état à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) dure depuis trois ans. Nous avons dû abandonner l'espoir d'une conclusion rapide, mais nous restons sur le coup avec l'union des transports publics (UPT) et les chemins de fer. Nous remercions les chemins de fer qui sont tous parties prenantes du projet et nous remercions aussi l'UTP qui le soutient activement. Actuellement, notre chef de projet Felix Traber, mécanicien à Zurich, poursuit les discussions avec l'OFT. Nous lui souhaitons bon courage.

L'accident de Rafz, il y a un mois, nous a conduit à soumettre une proposition pour qu'au premier départ d'une gare d'embarquement ou de rebroussement, une vitesse de 40 km/h soit maintenue jusqu'au signal suivant. Les chemins de fer ont accepté cette proposition et l'ont mise en œuvre sans complications. Il est donc encore possible d'instaurer des solutions pragmatiques et efficaces rapidement, pour autant qu'il y ait du personnel bien formé dans la locomotive. Mais le cas Rafz nous démontre aussi sans ambiguïté qu'une signalisation logique et sans équivoque est fondamentale pour un chemin de fer sécuritaire. Dans ce domaine, il nous faut rester actifs, et conjointement, que ce soit dans la réalisation des infrastructures ou

en tant qu'instance co-responsable à l'OFT, exiger le respect d'une logique éprouvée. En ce moment, pour un pas en avant, nous en faisons deux en arrière. Des réunions régulières avec les instances compétentes sont prévues.

Un mécanicien de locomotive doit observer, rapidement, 400 signaux principaux par service. Fois 200 jours de travail, ce sont 80 000 signaux par année à observer. Multiplié par 4000 mécaniciens, cela donne un résultat de 320 millions d'observations de signaux. Pourtant, une seule erreur suffit à déclencher un événement fatal. Notre fierté professionnelle et notre objectif sont d'amener nos clients en bonne santé et en toute sécurité à destination.

La création de conditions idéales dans ce sens n'est pas un cadeau pour le mécanicien de locomotive, mais un signe de qualité des entreprises ferroviaires qui sont engagées envers le client.

Notre collègue gravement blessé lors de l'accident du train direct va bien, compte tenu des circonstances, et il a pu rentrer à la maison ces jours derniers. Il nous salue tous et nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

### VSLF interne

Cet après-midi, pour ce qui est des affaires internes du syndicat, nous avons 14 demandes des membres et des sections à traiter. La majorité concerne les modalités du temps de travail, comme le nombre annuel de jours de congé, la fin du travail avant le week-end ou la planification avec des fenêtres de temps attribuées à la place

des tours. Dans les services irréguliers, la pression augmente considérablement du fait de délais de communication des heures de travail de plus en plus courts. Quand tout l'environnement social d'un employé doit se mettre en place en fonction des heures de travail de la compagnie de chemin de fer, le sujet exige beaucoup de tact et de doigté.

L'accroissement des membres du VSLF est réjouissant en 2014 également et nos finances sont stables. La confiance que nous témoignent les jeunes mécaniciennes et mécaniciens nous réjouit tout particulièrement. Leur motivation est contagieuse et encourageante.

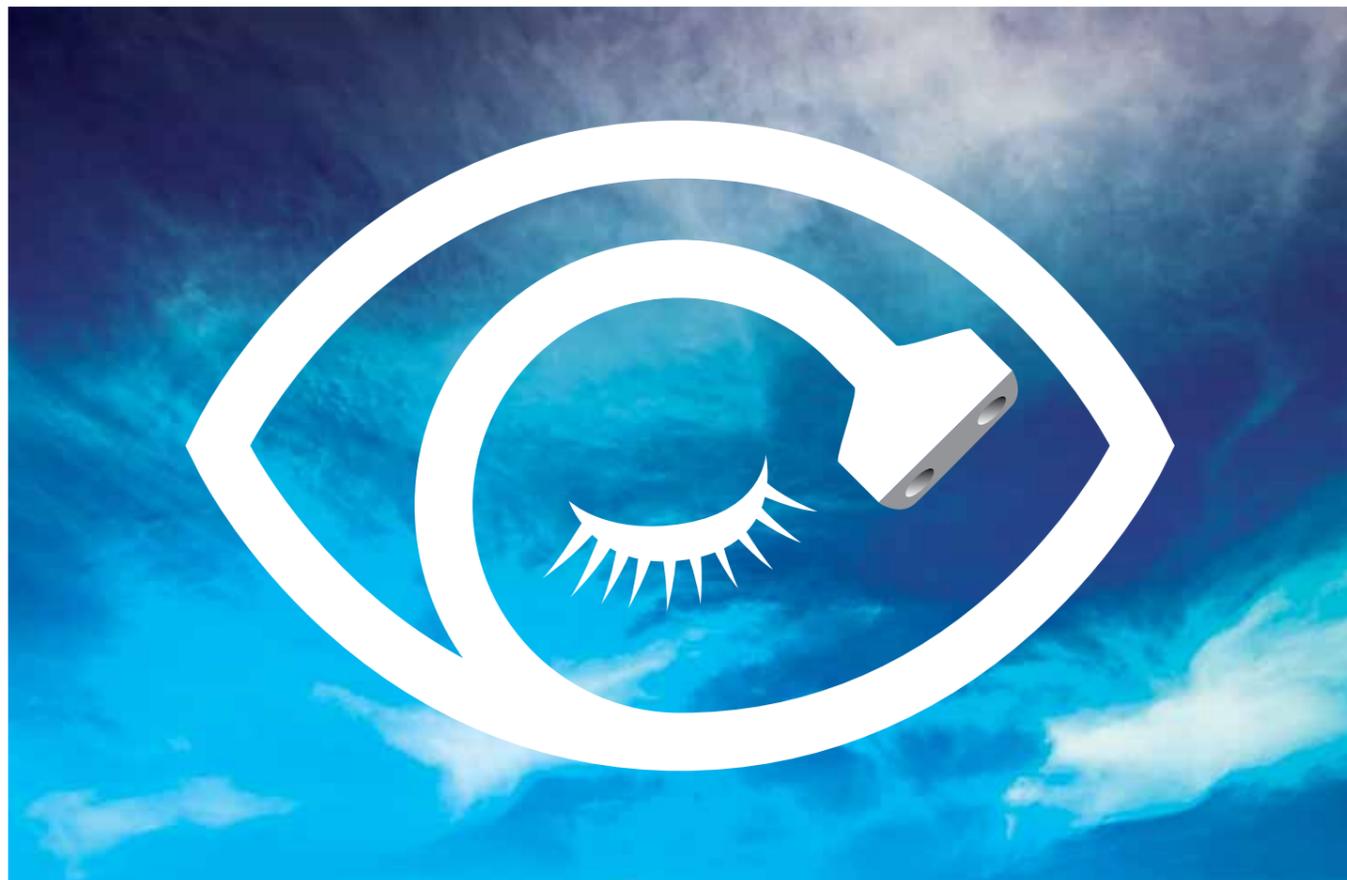
Nous nous réjouissons de relever de nouveaux défis en 2015 avec le comité, les sections et nos membres. Nous remercions nos partenaires présents aujourd'hui pour leur soutien actif et leur collaboration efficace. Nous espérons pouvoir continuer à compter sur eux et nous les remercions de leur confiance. Je tiens également à remercier tous ceux qui contribuent activement et font que notre association professionnelle soit ce qu'elle est: un partenaire social fiable dans le secteur des chemins de fer à voie normale, une association professionnelle solidaire et une organisation qui fonctionne, dans l'intérêt du personnel de loc.

Je remercie également chaleureusement les invités et les amis du VSLF ainsi que les collègues pour leur présence nombreuse. Je vous souhaite encore à tous une bonne journée à Zurich et un bon voyage de retour.



## ADL – condamné au succès?

«ADL introduit définitivement». C'est la communication que les «chers mécaniciennes et chers mécaniciens» ont reçu le 4 février 2015 accompagnées des explications suivantes: «La régulation adaptative (ADL) est désormais introduite définitivement et fait partie des éléments constitutifs des CFF en matière d'engagement efficient des ressources.» Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio



Effectivement il est très remarquable de constater à quel point l'ADL a pu passer du stade de projet fortement contesté à celui «d'élément constitutif» des CFF dans un délai si bref. Et justement, un projet qui coûte plus de 30 millions de francs ne peut pas échapper au succès car la question est de savoir qui pourrait dépenser un pareil montant pour envisager un seul instant un échec. Un fait est clair, l'ADL peut effectivement devenir un succès. Certes l'économie d'énergie n'est pas à la hauteur de ce qu'on pouvait espérer, car les personnes en charge du projet n'étaient de toute évidence pas au courant du fait que les mécaniciens de locomotives avaient adopté déjà depuis longtemps une manière de conduire économique lorsque les circonstances le permettaient. Grâce à l'ADL, les CFF auraient déjà pu présenter plusieurs fois à la population par le biais de la télévision à quel point ils étaient les dociles participants aux mesures d'économies d'énergie. L'ADL est aussi un succès pour le partenaire en matériel technologiques des CFF, à savoir

l'entreprise mtrail GmbH. Certains de ses collaborateurs affectés à l'ADL ont été les cofondateurs du projet et l'entreprise figure dans l'annuaire téléphonique interne des CFF au titre de gestionnaire du projet. Sans oublier le fait que l'ADL sert une fois de plus de béquille bienvenue afin de limiter les effets indésirables des dispositions malheureuses prises par les centres de gestion du trafic.

Et que dire de l'acceptation du projet par le personnel le plus concerné, à savoir les mécaniciens de locomotives? Les CFF ne peuvent malheureusement pas nous aider à ce sujet car visiblement seule une petite partie des annonces ESI ont été rattachées au projet et qu'il ne leur est pas possible de chiffrer les annonces faites à ce sujet. Cela n'empêche cependant pas les CFF de prétendre que le projet ADL rencontre une grande acceptation auprès du personnel des locomotives. Celui qui considère cependant le taux d'utilisation de l'ADL au moment où cet article a été rédigé et qui doit avoisiner les 60 à 70% met toutefois le

doigt sur un possible problème d'acceptation. L'introduction de la nouvelle version de l'importation de LEA, qui ne permet plus de se déconnecter de l'ADL, va faire du projet ADL un succès retentissant. Et quelle sera la réponse du personnel des locomotives qui est directement raccordé à l'ADL? Il réaffirmera à l'unanimité que l'introduction du projet a été un désastre au niveau de la communication. La réponse la plus adéquate que j'ai obtenue jusqu'à présent était que l'ADL n'était pas un si mauvais projet en soi puisqu'il se contentait de recommander ce qu'on avait toujours fait jusqu'à présent en se basant sur sa propre expérience. Dans tous les autres cas on se heurte à un retentissant rejet qui est assez souvent illustré avec des expressions pas très mondaines.

Au premier plan des craintes formulées par le personnel des locomotives lors de l'introduction de l'ADL on parle souvent de l'apparition des recommandations de vitesse ADL accompagnées d'un signal sonore qui serait en mesure de déconcentrer le mécanicien. Cette crainte s'est révélée

être fondée. En outre, le danger potentiel provoqué par les recommandations de vitesse a été aussi évoqué, surtout lorsque la vitesse de recommandation est plus élevée que la vitesse maximale autorisée au même endroit. Du côté des CFF on a répondu que jusqu'à présent aucun cas de dépassement de vitesse n'était imputable à l'ADL. Visiblement, les CFF pensent réagir à posteriori, lorsque les dépassements de vitesse se seront déjà produits et que les fautes relevant de la sécurité seront avérées, plutôt que d'agir à titre préventif afin de les prévenir. Cette attitude constitue aux yeux du VSLF une mauvaise philosophie de la sécurité et un report unilatéral sur le mécanicien de la responsabilité alors que nous nous trouvons aujourd'hui dans une exploitation ferroviaire toujours plus complexe et plus exigeante. De nombreux cas de distraction de mécaniciens par l'ADL ou des recommandations de vitesses supérieures aux vitesses prescrites nous sont révélés au fur et à mesure. Nous publions ci-dessous un extrait de ces annonces de mécaniciens.

### Déroulement:

La sortie d'Aarau en direction de Schönenwerd est signalée par un 40 km/h puis par un 80 km/h. ADL sonne et recommande une vitesse Vopt 95. La course se poursuit avec l'image des signaux. Demande de feed-back / raison du feed-back: les annonces ADL sont parfois dépourvues de sens en raison de leur potentiel de divergence et les recommandations erronées sont dangereuses. Voir les autres annonces.

### Déroulement:

Entrée à Olten en provenance de Dulliken. Signal annonce 90 – annonce 60. Dans la courbe à gauche, avant que le signal de tronçon 60 ne soit visible, annonce ADL «Vmax». Légère accélération à 60 km/h puisque la vitesse était déjà réduite à 55. Après un dernier coup d'œil dans le LEA j'ai constaté que le signal avancé situé au droit de celui qui présentait l'exécution 60 km/h était à l'avertissement. Lors de l'entrée au début du quai, j'ai reçu un appel radio du centre de gestion.

Je lui ai annoncé la situation dangereuse provoquée par l'ADL ainsi que la précédente qui s'était déroulée à Aarau (voir annonce plus haut), avec la demande de bien vouloir annoncer cette absurdité. La réponse déconcertante qui m'a été fournie est qu'on n'est pas responsable de cette situation puisque l'ADL fonctionne automatiquement. Je pourrais bien écrire à mon CLP(!). Le comportement contraire au service à la clientèle m'effraie, du moins lorsqu'on ignore la sécurité. Cela devrait être aussi dans l'intérêt d'Infrastructure.

Entretiens, la sortie d'Olten s'est ouverte à 60 et je roule en parallèle avec l'Interregio sur la voie de droite en direction d'Aarburg à la vitesse maximale, ce qui me laisse à penser qu'il veut me laisser passer devant lui. Mon signal d'entrée s'ouvre, avant celui de l'Interregio. Circulation à la Vmax et forte accélération d'Olten jusqu'à la courbe d'Aarburg, afin de dépasser sur la voie de droite un train de voyageurs qui circule normalement sur la voie de gauche. Le signal de tronçon d'Aarburg présente l'avertissement et je reçois un appel radio entrant. ZUB = 0.

J'ai commencé le serrage et pris l'appel radio seulement après l'arrêt complet de mon train devant le signal fermé. Le chef circulation me demande si ma locomotive est limitée à 80 km/h ou si elle peut rouler à 120, car il aimerait me favoriser. Je me demande:

- Pourquoi le chef circulation me pose cette question seulement maintenant puisqu'il m'a déjà placé à droite et qu'il m'a laissé dépasser l'IR?
- Est-ce que le chef circulation n'a pas remarqué que je roulais à fond et qu'entre Rotkreuz et Henschiken j'ai déjà rattrapé 10 minutes de retard, chose qui ne serait pas possible si j'étais limité à 80 (jusqu'à Aarau GB la vitesse était limitée à Vmax 100 en raison de la charge).

Sortie d'Aarburg à 40 km/h en raison de la libération du ZUB, passage sur la voie de gauche, accélération à la vitesse maximale dès que possible, Zofingen entrée V 40. Peu avant l'exécution 40 et l'avancé présentant la voie libre, l'ADL recommande la vitesse maximale. Un tronçon conséquent à parcourir à 40 km/h avant de pouvoir réaccélérer à la vitesse maximale est imposé par la signalisation, et la différence entre la vitesse effective et la vitesse de consigne «Vmax jusqu'à...» proposée par l'ADL constitue, dans cette situation, un réel danger.

### Déroulement:

Lors du trajet entre Olten et Bâle, j'ai reçu deux annonces ADL différentes à bref intervalle. Malgré le respect des recommandations de vitesse j'ai dû m'arrêter devant un signal fermé la Liestal.

### Réponse:

Merci beaucoup pour votre précieux feedback. Nous vous informons volontiers sur l'analyse qui a suivi votre annonce ESI. Nous devons ici distinguer deux cas:

Cas 1: tranquillité dans le poste de conduite: il est effectif que deux recommandations de vitesse ont été envoyées à l'intervalle d'une minute. Ceci ne doit pas se passer et a de ce fait été annoncé comme une erreur (Defect 6173). L'erreur a été transmise à l'équipe de développement, où elle sera examinée en détail et où elle sera corrigée au plus vite.

Cas 2: arrêt devant un signal à Liestal: la circulation s'est faite selon la recommandation de vitesse. A la fin de l'optimisation ADL, une annonce «ADL End» a été transmise. Ce message signifie que l'optimisation ADL est terminée. A cet instant, aucun conflit n'était prévu à Liestal. L'arrêt au signal à Liestal provient du fait qu'un train circulant devant a pris du retard. Ce conflit n'a pas pu être résolu par l'ADL.

### Déroulement:

Lors du franchissement du signal d'entrée de Bâle (image 1) situé au droit du signal avancé de tronçon côté entrée (image 2\*), l'appareil d'arrêt reçoit l'impulsion d'avertissement et sonne. Précisément à ce moment, la recommandation ADL 60 km/h me parvient.

Lorsqu'au même moment le fonctionnement de l'appareil d'arrêt automatique annonce une réduction de vitesse et l'ADL propose une recommandation de vitesse plus élevée, cela génère un risque de confusion élevé et met nettement en danger le trafic ferroviaire.

### Réponse:

Merci beaucoup pour votre précieux feedback. Nous vous informons volontiers sur l'analyse qui a suivi votre annonce ESI.

Il est correct que l'ADL ne doit pas donner de recommandation de vitesse plus élevée que la vitesse de ligne. Dans le cas de l'entrée à Bâle, nous parlons cependant dans ce cas concret d'un étagement de vitesse (vTief) appliqué par la signalisation extérieure. Ce type de signalisation est inconnu de l'ADL. D'un point de vue purement technique, la recommandation de vitesse 60 km/h est correcte. Cependant, d'un point de vue professionnel, il n'y a aucun sens à optimiser encore une fois la vitesse si près du point d'arrêt. Nous allons analyser ce cas encore une fois dans le groupe de développement.

Si vous avez d'autres questions au sujet de ce cas vous pouvez nous contacter sans autres.

### Réaction du mécanicien:

La signalisation de Bâle n'est pas, comme vous la nommez, un échelonnement de vitesse. C'est la deuxième entrée de Bâle (entrée intérieure) signalée avec Vmax selon RADN (image 2 = 35 km/h).

Le train ne doit pas être pris en charge par l'ADL peu avant le point d'arrêt mais durant la marche. Le point d'arrêt n'est pas important ou existe-t-il des directives précisant à quelle distance du point d'arrêt l'ADL peut faire des recommandations?

Le fait de savoir si la gestion proposée par l'ADL a du sens va dans l'intérêt du mécanicien puisque l'ADL est censé décharger le mécanicien de cette réflexion.

## Déroulement:

Peu avant le passage au niveau du signal avancé avec une vitesse réduite à 85 km/h une annonce de vitesse «Vopt 100 km/h» m'est parvenue. Après le passage du signal avancé de tronçon de voie K97\* présentant l'image 2\*, une nouvelle recommandation ADL m'est parvenue : «Vopt 60 km/h». Déjà durant la marche entre Olten et Liestal, j'ai reçu une interminable liste de recommandations ADL suivies par tout autant d'ADL End, recommandations qui me proposaient parfois des vitesses plus élevées que celles prescrites par le RADN. Demande de feed-back / motif du feed-back: danger de préjudice à la conduite sûre des trains en raison d'une distraction continue provoquée par la réception de recommandations ADL trop rapprochées et parfois en contradiction avec les vitesses prescrites pour la ligne à parcourir

## Réponse:

Merci pour votre annonce. J'ai transmis ce cas au groupe de développement afin qu'il l'analyse. Je suis en mesure de vous fournir le feed-back suivant:

1. Cas BS: une correction de vitesse ECO peu avant un arrêt est déroutant pour le mécanicien, comme vous le décrivez bien. Cela a été reconnu et supprimé entre-temps. Avec la prochaine mise à jour de RCS-ADL ce cas ne se reproduira plus.
2. Cas GDK: la vitesse de pleine voie jusqu'à GDK est de 125 km/h. Après GDK cette vitesse n'est plus que de 100 km/h. L'ADL END est transmis au signal de sortie de GDK. Ainsi, la vitesse de pleine voie n'est contredite.

## Déroulement:

Peu après Däniken j'ai reçu une recommandation ADL «Vopt 90 km/h bis Aarau». J'ai ignoré volontairement cette recommandation et j'ai poursuivi ma route à la vitesse maximale autorisée sur le tronçon. Hormis une image «annonce 120» présentée par le signal de tronçon de voie K53 à Aarau, je n'ai rencontré aucun signal présentant l'image «avertissement». Après Aarau, j'ai reçu une recommandation ADL «Vopt 115 km/h bis Lenzburg». A nouveau, j'ai ignoré cette recommandation et ai poursuivi ma marche à 140 km/h jusqu'à Lenzburg. A nouveau, je n'ai rencontré aucun signal présentant une quelconque image «d'avertissement». Je dois ainsi de la sorte remarquer que l'ADL, hormis le fait de submerger le personnel des locomotives d'informations inutilisables, conduit aussi les trains à accumuler du retard. Dans le cas qui me concerne, si j'avais respecté les recommandations ADL pour le train 765 ce n'est pas le seul train qui aurait été touché mais bel et bien aussi l'IR Bienne-Konstanz qui suivait directement derrière.

## Réponse:

Merci pour votre feed-back concernant le produit RCS-ADL. Votre annonce a été analysée par nos experts et ils y apportent la réponse suivante:

- Situation de départ: la succession des trains prévoit selon l'horaire, d'abord le 811, ensuite le 765 et finalement le 2363. Le 8 janvier, le train 811 avait une minute de retard à Olten et le train 765 deux minutes d'avance. Cela aurait signifié que le train 765 aurait dû se trouver devant le 811.
- Décision de l'exploitation: à 9 h 28, l'opérateur a décidé de maintenir la succession du train 811 devant le 765. A ce moment, le train 811 se trouvait à Olten et le 765 entre OLTU et OLN. Le régulateur a changé la succession des trains jusqu'à DK. Résultat:
- Le 765 perd ses deux minutes d'avance entre DU et DK.
- Le 2363 est arrêté deux minutes à DK.
- Le 811 a de la place depuis DK, rattrape son retard jusqu'à MELH, malheureusement, il a roulé moins vite que RCS ne l'avait pronostiqué. Cela signifie que le 765 aurait rattrapé le 811 à plusieurs reprises. La régulation à 95 a pour but de donner suffisamment de distance avec le train précédent. Comme le train 765 ne respecte pas la régulation, la même chose se produit à RU. Les deux optimisations du train 765 sont prévues pour empêcher qu'il ne rattrape le train 811. Le train 765 ne respecte pas les recommandations de vitesse ADL et roule jusqu'à MELH selon l'horaire. Selon les pronostics du RCS il devait rouler un peu plus vite que l'horaire et perdre au moins 30 secondes d'avance. L'opérateur avait pour but de l'empêcher de rattraper le 811 avec ses annonces ADL.
- Le train suiveur 2363 est régulé depuis DK, respecte la régulation et passe avec une minute de retard à MELH. Ainsi, il a suffisamment d'espace par rapport au train 765 et ne subit aucune contrainte au niveau de la marche (indépendamment du fait que le 765 respecte ou non la régulation ADL). Le train n'a rencontré aucun conflit et est arrivé quelques secondes à l'avance à Zurich.
- Les trains 765 et 811 ont dû perdre 30 respectivement 60 secondes à LANG et KLW. Le 765 est, de la sorte, encore arrivé à l'heure à ZUE, le train 811, quant à lui, est arrivé avec 30 secondes de retard.

## Déroulement:

Très estimé team ADL

Mon service du jour me conduisait aujourd'hui entre autres de Zurich à Lucerne et retour.

En conduisant le train 2688 de Lucerne à Zurich avec arrêt à Zoug et Thalwil, j'ai

reçu, à Ebikon, une recommandation ADL à Vmax 105 km/h, recommandation que j'ai ignorée car elle allait me faire générer une dépense d'énergie stupide et nettement plus grande que si je conduisais selon mon expérience.

Le temps de parcours entre Lucerne et Zoug est calculé assez largement, de sorte qu'on peut accélérer de 125 km/h à 140 à la sortie d'Ebikon et qu'on peut ensuite laisser le train rouler d'Ebikon à Zoug, y compris la courbe à 95 de Rotkreuz. On arrive alors à l'heure à Zoug et sans dépenser d'énergie. En effet, l'énergie la plus économique est celle qu'on n'emploie pas ou, dit plus scientifiquement : la pure transformation de l'énergie potentielle en énergie cinétique sans apport.

La feuille verte dans l'annonce ADL fait référence à une économie d'énergie, mais nous conduit, si on veut bien la respecter, à employer plus d'énergie que nécessaire. Si cette prescription devait se montrer comme une simple recommandation, il y a lieu de se poser la question de savoir pourquoi cette recommandation utilise plus d'énergie en conduisant par là même le but du projet dans un fonctionnement absurde.

J'attends une réponse de votre part.

## Déroulement:

Durant la marche à 125 km/h entre Ruppertswil et la courbe à 90 km/h de Wildegg, j'ai reçu la recommandation ADL «ECO Drive 95 km/h».



Bonjour, tout le monde.

Cela intéressera éventuellement quelqu'un de connaître la réponse à une annonce ESI concernant une recommandation ADL devant un signal fermé. ADL semble être le saint Graal de la technique ferroviaire, contre lequel toute critique est interdite. Les incohérences techniques du système sont déléguées au personnel des locomotives.

Un système qui s'offre le luxe d'envoyer une recommandation de vitesse devant un signal présentant l'image d'arrêt est inapproprié au niveau de la sécurité et à stopper au plus vite. Les «trous» existants dans le réseau de téléphonie mobile sont connus dès le début. Les conséquences en-

courues auraient dû être connues de tous les experts en technique approximatifs du groupe de projet.

Salutations XX

## Réponse à l'annonce ESI:

Notre analyse a donné les résultats suivants: le train a reçu «Vopt 70 Richterswi ». Cependant, entre 17:58:09 et 18:05:59 aucune autre recommandation de vitesse n'a pu être transmise en raison de problèmes de transmission. C'est cette raison qui a empêché l'ADL d'envoyer le CANCEL escompté au passage du signal avancé annonçant le prochain signal fermé au mécanicien.

## Déroulement:

Lors de la marche entre Olten et Bâle, j'ai reçu un nombre incalculable de recommandations ADL en peu de temps et parfois en contradiction avec les prescriptions de circulation. Au vu de mon expérience pour avoir parcouru de nombreuses fois cette ligne, elles ne m'ont pas paru toujours judicieuses. C'est pourquoi j'ai ignoré ces recommandations délibérément et me suis réjoui d'une course ponctuelle et sans encombre d'Olten à Bâle. Si j'avais respecté les recommandations, mon train aurait subi alors un retard de plusieurs minutes.

Demande de feed-back / motivation du feed-back: je ne vois pas l'utilité d'un système qui occasionne une distraction continue du personnel des locomotives et qui provoque des retards insensés et je vous demande une explication.

## Déroulement:

Marche avec un long train lourd sur un rail mouillé. Après Kaiseraugst annonce ADL «Vmax» avec un retard de trois minutes. Le signal d'entrée de Rheinfelden présente l'avertissement. Pourquoi alors «Vmax»? Après Rheinfelden exploitation à une seule voie jusqu'à la diagonale d'échange de Dossenboden. Suivi de ADL «Vmax» avec à ce moment cinq minutes de retard et je sais d'expérience que lors d'une exploitation à voie unique les choses ne vont pas s'arranger, surtout si le trafic est dense. En outre, dérangement aux portes à Rheinfelden.

L'ADL provoque de la distraction. Des recommandations insensées et nombreuses sont à proscrire dans l'intérêt de la conduite sûre des trains et le travail concentré du mécanicien.

## Déroulement:

Hier, je conduisais le train XXX (500 110-2). Lors de la sortie, à la hauteur du GB,

j'ai reçu une annonce ADL sur mon LEA «Vopt 90 km/h». Comme j'étais au courant, à ce moment, qu'un ralentissement à 80 km/h se trouvait à l'entrée de Gossau et qu'un temps de parcours de sept minutes y compris l'arrêt à Gossau n'était pas suffisant pour une vitesse de 90 km/h, j'ai appelé le centre de gestion du trafic pour savoir si cette recommandation ADL était à prendre au sérieux. J'ai reçu, en guise de réponse, que cette recommandation était générée automatiquement et je pouvais bien ne pas la suivre.

C'est pourquoi, lors du chemin du retour avec le train YYY, je n'ai reçu aucune information (ni à la radio ni par le canal de l'ADL) qu'un train de pétrole circulait juste devant moi. Malgré le fait que le signal de block de Guntershausen se soit ouvert juste devant moi après un

bref freinage et que j'aie maintenu la vitesse plus basse que ne le prévoit le tableau des parcours, je me suis retrouvé presque à l'arrêt à Eschlikon. Merci beaucoup, ADL!!!!

J'ai vécu un autre épisode avec l'ADL dimanche dernier avec le train XXX. Peu après la sortie de Wil, j'ai reçu une recommandation «Vopt 105 km/h» jusqu'à Gossau. Comme je n'ai pas fait confiance à l'annonce ADL et que le temps de parcours est insuffisant avec cette vitesse, j'ai décidé de ne pas prendre l'annonce ADL en considération. Que s'est-il passé? Rien! Tous les signaux jusqu'à Saint-Gall étaient ouverts. Ce sont quelques expériences vécues avec l'ADL. En cas de besoin, je peux encore en publier d'autres sans problèmes.

## Dans les faits

Un système de ce genre est totalement inutilisable sous sa forme actuelle. Toutes les annonces concernant un mode de conduite écologique peuvent être laissées de côté. La conduite écologique doit être confiée au personnel des locomotives sans le recours à l'ADL. La plus grande partie des mécaniciens est consciente de la nécessité d'un mode de conduite économique et efficient en matière d'énergie. Les autres doivent continuer à être sensibilisés. Pour qu'il fonctionne correctement, le système ADL doit être vraiment fiable et concentré, en cas de nécessité, sur les points de conflits importants afin que le personnel des locomotives puisse proposer le mode de conduite le plus économique possible dans ces situations. Cordiales salutations

# ADL 2

Hubert Giger, président VSLF

Les deux exemples ci-dessous présentent d'autres incohérences comme elles peuvent apparaître en relation avec l'ADL.



Exemple 1: la marche prévoit de circuler d'Aarau à Zurich en passant par Wildegg et Brugg. L'ADL donne une recommandation jusqu'à la gare de Lenzburg. Ainsi, on découvre qu'ADL peut aussi être détourné de son objectif premier pour annoncer un détournement par une autre ligne. Selon les directives d'exécution aux prescriptions de circulation des trains DE-PCT Infrastructure I-30111, chapitre 3.5 chiffre 2.3, le détournement doit être fait contre une quittance par le mécanicien (Q-> KLW via Lenzburg). Une annonce de ce type est complètement erronée au niveau de la psychologie du travail, car elle contraint le mécanicien à adopter un comportement contraire aux prescriptions.



Exemple 2: ADL demande au mécanicien d'un S-Bahn d'adopter une marche à la vitesse maximale de Hiirlistein (station de service) à Dornfist (poste de bifurcation). L'arrêt prescrit du S-Bahn à Bassersdorf a pourtant la priorité et le mécanicien risque d'oublier de s'arrêter. Une pareille recommandation ADL est erronée au niveau de la psychologie du travail puisqu'elle provoque une distraction du mécanicien et pourrait le conduire à ne pas respecter les prescriptions imposées par le service.

L'article concernant la conduite adaptative des trains (ADL) paru dans le LocoFolio 2/2014 a provoqué de gros remous. A telle enseigne que même des membres de la direction des CFF ont demandé à s'entretenir avec moi à ce sujet. Maintenant, l'économie d'énergie fait bel et bien partie de l'actualité politique. *Hubert Giger, président VSLF*

La question déterminante en vue d'économiser de l'énergie n'est pas tant de savoir comment un mécanicien conduit avec les consignes ADL, mais bien de s'intéresser à sa façon de conduire sans ADL. Avant son introduction le principe suivant prévalait : 1 sécurité, 2 ponctualité, 3 aspect commercial. Dans la première présentation PowerPoint sur l'ADL qui nous a été présentée figurait la prescription suivante: «sans régulation ADL, il y a lieu de rouler à la vitesse maximale». Cette façon de procéder a provoqué une énorme progression de la consommation d'énergie. Sur la base de nos questions et de nos interventions, on a soudain assisté à l'apparition de nouvelles prescriptions four-

nies sous la forme «d'un aide-mémoire à l'attention du personnel des locomotives». Celui-ci mérite que l'on s'intéresse plus longuement à son contenu:

1. Un parcours commence sans ADL, donc «parcours selon la directive de conduite économique en matière d'énergie ESF\*»
2. Une recommandation ADL arrive: «Conduite selon la recommandation Vopt»
3. ADL End arrive: «Accélérer selon la directive ESF\* jusqu'à la vitesse maximale autorisée (selon RADN)»

A ce point, deux questions se posent: Lorsqu'un train part avec du retard, doit-on rouler à la vitesse maximale autorisée selon le tableau des lignes (RADN) ou avec la directive ESF\*? La conduite avec

la vitesse maximale autorisée est signalée par le système ADL avec la recommandation Vmax.

Partons du principe que le train circule à l'heure selon sa marche et qu'après une recommandation ADL lui prescrivant une vitesse inférieure, il ait pris du retard. Est-ce qu'en suite il faut rouler selon la recommandation ESF ou à la vitesse maximale autorisée?

Actuellement il y a une nouvelle recommandation ADL ECO Drive: conduite écologique avec utilisation de la topographie, selon la directive ESF\*. Cela signifie qu'en l'absence de recommandation ADL ECO Drive il n'y a pas besoin de tenir compte de la topographie? Si la conduite en tenant compte de la topographie fait partie de la manière de conduire ESF\*, quelle valeur peut donc avoir la recommandation ECO Drive? Si ECO Drive correspond à la manière de conduire ESF\*, pourquoi cette prescription existe-t-elle?

Le personnel des locomotives travaille de manière précise et conformément aux prescriptions. Les prescriptions qui s'adressent à lui doivent donc aussi avoir la même précision. Des recommandations philosophiques ne sont pas des prescriptions, tout au plus un programme de divertissement dont le seul but est de distraire le mécanicien dans une activité où la sécurité est prédominante. Nous devons partir du principe que l'Office fédéral des transports OFT a autorisé l'implantation de l'ADL dans les cabines de conduite.

\*(ESF, en allemand *Energiesparende Fahrweise* = écoconduite ou conduite écologique)

### Prescriptions suisses de circulation des trains PCT:

R 300.13 Mécanicien de locomotive 3.3.2 Vigilance pendant la marche  
Pendant la marche, le mécanicien de locomotive doit concentrer son attention sur le tronçon à parcourir. Il observera aussi les instruments et dispositifs d'annonce servant à la conduite du train. Si, pendant la marche, il doit accomplir des activités susceptibles de le distraire, le mécanicien de locomotive doit réduire sa vitesse, voire arrêter son convoi. L'exécution de travaux et les conversations n'ayant pas trait à la circulation des trains ou à la conduite du véhicule sont interdites.

## Qu'est-ce que la connaissance des lignes?

Un mécanicien de locomotive a besoin de la connaissance des lignes pour pouvoir utiliser une ligne en toute sécurité. Mais il n'y a pas de réglementation déterminant ce qu'englobe précisément cette connaissance des lignes. Néanmoins, la formation de la connaissance des lignes par vidéo a été introduite. Et cela soulève des questions. *Hubert Giger, président VSLF*



L'acquisition des connaissances des lignes et des gares est régie par les PCT, les prescriptions de circulation des trains (voir encadré). En raison de ces exigences, les CFF, avec le consentement de l'Office fédéral des transports (OFT), ont développé un nouveau concept de formation qui depuis peu permet, en plus, l'utilisation de vidéos pour acquérir les connaissances des lignes. La conduite des trains de P, par le biais de l'intranet des CFF, a déclaré: Cet ambitieux projet propose des solutions concrètes, validées par l'OFT et la commission du personnel; les syndicats ont également été impliqués. Avec ce projet, nous poursuivons deux courants stratégiques: la formation et l'investissement, de même que la préservation des normes de sécurité.

La manière dont les connaissances des lignes doivent être acquises est définie, mais pas ce que cette connaissance des lignes englobe. Qu'est-ce que le mécanicien de locomotive doit savoir par cœur, même s'il n'a pas utilisé la ligne depuis trois ans?

Toutes les désignations de voies?  
Tous les points d'arrêt sur toutes les voies?  
Tous les signaux principaux de tous les écrans de signalisation?  
Les limites de manœuvre?  
Les pourcentages de déclivité de la ligne?  
Toutes les prescriptions locales?  
Toutes les dispositions et prescriptions des gares?  
Tous les passages à niveau?

Ou plus concrètement: est-ce qu'un mécanicien de Lausanne doit connaître toutes les dispositions relatives au centre d'entretien de Zurich Herdern? Un mécanicien de loc de Zurich doit-il connaître les limites de manœuvre de la gare de triage de Bâle? (Théoriquement, oui, car il est «formé aux lignes» et à tout moment, on peut lui demander d'intervenir à différents endroits.)

Les réponses à ces questions devraient être clairement définies par les responsables du projet «connaissance des lignes par vidéo» des CFF et de l'OFT. Comment garantir, sinon, que visionner une vidéo permette d'aboutir à la même qualité de formation que la conduite de la ligne? Malgré plusieurs relances, nous n'avons toujours pas reçu de réponse du responsable IT des CFF à notre question concrète demandant ce que comprenait la connaissance des lignes exactement. Il se trouve que ces critères ne sont pas spécifiquement définis et qu'ils ne l'ont jamais été.

Quand un projet est achevé en l'absence de principes décisionnaires et de para-



mètres de base, on ne peut que déplorer un manque de professionnalisme.

(La seule «implication» des syndicats dans ce projet a été la présentation faite le 12 octobre 2012. Par la suite, le VSLF n'a jamais eu l'occasion de se prononcer à ce sujet.)

### PCT R 300.13 Ch. 2.5.2

#### Connaissances de lignes et des gares

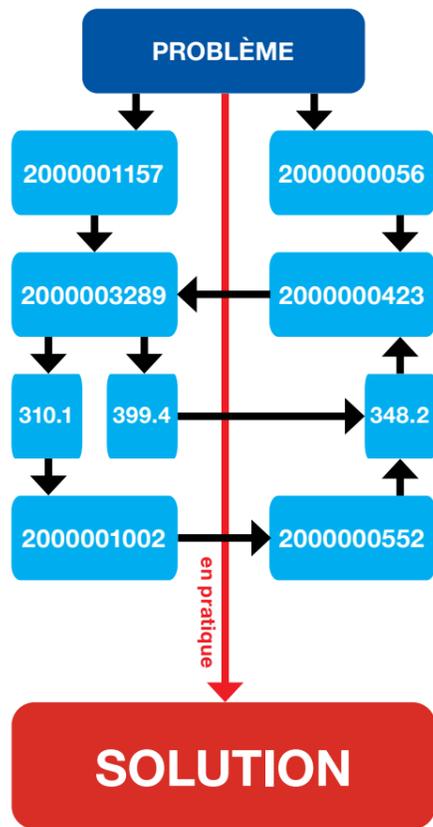
Le mécanicien de locomotive est autorisé à circuler sur les lignes et dans les gares pour lesquelles il a acquis les connaissances nécessaires. L'acquisition de ces connaissances consiste à parcourir quatre fois les tronçons concernés, dans les deux sens et si possible une fois de nuit. [...] Le mécanicien de locomotive est coresponsable de la garantie de son niveau de connaissance. [...] L'acquisition des connaissances de lignes et des gares avec une exploitation simplifiée ou avec des conditions spéciales peut être effectuée, d'entente avec le personnel, moins de quatre fois dans les deux sens ou par d'autres moyens. Ces dérogations doivent être demandées à l'OFT.



MERKBLATT	Keine ADL Optimierung aktiv.	Fahren gemäss Energiesparender Fahrweise ESF.
	Vopt 90 km/h Fahrempfehlung	Fahren gemäss Vopt. Verlangsamen auf Vopt wenn möglich mit elektrischer Bremse innert ca. 1 km.
	ADL → Freisbord-Füllbord ADL Lenkungsmeldung (nach 20 Sek.)	Fahren gemäss der Vopt, Topographie (Steigung / Gefälle) weiter ausnutzen. Bei grösserer Abweichung erfolgt eine Korrektur.
	ADL END ADL Endmeldung	Beschleunigen mittels ESF auf die erlaubte Geschwindigkeit (gemäss RADN)
	Vmax → Freisbord-Füllbord Schnellfahrt	Fahren gemäss der erlaubten Höchstgeschwindigkeit (gemäss RADN)
	90 km/h → Freisbord-Füllbord ADL ECO Drive	Ökologische Fahrweise mit Ausnutzung der Topographie, Fahren gemäss ESF.
	DIST ADL Distanz	Nötige Vopt unterschreitet ADL-Minimalgeschwindigkeit. Langsam fahren, Topographie (Steigung / Gefälle) ausnutzen.
	ADL CANCEL ADL CANCEL	Optimierung ist fehlgeschlagen, ein Halt ist zu erwarten. Ab nächsten Hauptsignal gemäss Signalisation / neuer Vopt Fahrt fortsetzen.
	Kontakt ADL Fachbus:	adl@sbb.ch

## Directives de travail

Directives de travail de nature générale.  
Groupe technique VSLF



La «directive de travail mise en service des Re 460 – trains navettes» du 3 décembre 2014 contient un article qui ouvre de nombreuses possibilités.

### 3.1. Considération générale

Pour toutes les activités et sans mentions spéciales dans les directives de travail, il y a lieu d'appliquer les règles reconnues et les connaissances techniques actuelles.

Les règles reconnues sont les règles qui ont fait leurs preuves dans la pratique.

Les connaissances techniques actuelles font référence à des pratiques techniques qui sont reconnues à une période définie.

Il est judicieux d'utiliser des règles qui ont fait leur preuve dans la pratique. Malheureusement, de plus en plus de règlements exigent de la part du personnel des locomotives qu'il fasse usage de règles n'ayant pas fait leurs preuves, comme le constate par exemple le service d'enquêtes sur les accidents (SESE) dans tous ses rapports d'enquête suite à l'accident de Granges-Marnand et qui fait référence aux bien-nommés «Gestes métier». Serions-nous incités à en conclure que les «Gestes métier» ne sont pas des règles reconnues? ➤

## Gestes métier

Geste métier – un dogme vacille. Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio

Chaque jour, à des milliers de reprises, la litanie des six points du «geste métier Départ du train» (P 20003119) est répétée par des mécaniciens plus ou moins concentrés avec la bénédiction des cadres de la division de la Conduite des trains P-OP-ZF pour lesquels elle a parole d'évangile. Et maintenant voilà que: c'était sans compter sur le fait que l'insoupçonnable Service d'enquête sur les accidents SESA commette l'incroyable sacrilège et remette le dogme en question. Dans son rapport d'enquête sur le tragique accident qui est intervenu le 29 juillet 2013 à Granges-Marnand, il s'élève dans un paragraphe contre les fameux «Gestes métier». Nous pouvons lire alors des choses inédites.

Citation: «Pour le SESA, le fait que ce processus comporte deux fois les termes «signal correspondant ouvert» n'est pas judicieux. En effet, un mécanicien qui conduit un Intercity ou un RegioExpress répètera ces six points trois ou quatre fois par heure. Par contre, un mécanicien qui conduit des trains régionaux pendant tout son tour de service, répètera ces six points 15 à 20 fois par heure. Le risque que ces points soient répétés machinalement est grand. De plus, dans l'élocution de ces six points, le signal est toujours ouvert! Avec l'habitude, la fatigue et peut-être d'autres éléments perturbateurs, le risque de dire «signal ouvert» devant un «signal fermé» est latent.

Dans l'accident de Granges-Marnand, il s'est écoulé 28 secondes entre le départ du train et le déclenchement du frein d'urgence, c'est-à-dire le moment où le mécanicien a réalisé qu'un train arrivait en sens inverse. Pendant ce temps, le mécanicien n'a pas réalisé que le signal n'était pas ouvert. Il serait peut-être utile d'insérer dans «Geste métier Départ du train» un élément qui sorte le mécanicien de sa routine.»

Suite à ce rapport, le SESA formule la recommandation de sécurité suivante: «Revoir la formulation ainsi que les étapes du processus «Geste métier Départ du train», afin de permettre une application sans équivoque dudit processus.»

Le «Geste métier Départ du train» est en cours d'adaptation, selon dernières informations fournies par la division Conduite des trains du trafic voyageurs. Cela ne fera que la troisième version, après la première qui comportait 11 points et la seconde qui en comptait six. La question est la suivante: quand sortira enfin la version valable et combien de points contiendra-t-elle? ➤

## Zizers ▲

De Zizers ▲ à Zizers CFF. Matthias Burgener (texte et photos)

km	-	+	S	AE	Ch
12.3	2	9	1303		Landquart
13.7					Rütene
14.9					Hanfländer
16.2					Zizers ▲
16.5	1	10	1303		Zizers SBB
17.9					Ceres
19.4					Auen
21.0					Wichlen
22.5					Loretz
25.7					Chur
13.7				R 1303	

Entre Landquart et Coire, le tableau des lignes RADN (R-I 30131) présente une diagonale d'échange Zizers ▲ et une gare Zizers SBB. La gare de Zizers y figure et c'est logique, puisque des trains entrent et sortent de l'installation des marchandises. De même, des trains y sont aussi formés. Mais une diagonale d'échange ne peut pas être reconnue avec la meilleure volonté du monde durant la marche entre Landquart et Coire. Sur la voie située le plus à gauche il n'y a même carrément aucune aiguille. Ou bien je ne vois pas très bien, situation que le Medical Service m'a récemment confirmée?

J'ai reçu la réponse suivante à l'ESI que j'avais envoyé: Une demande à ce sujet est déjà parvenue à CFF Infrastructure au milieu de 2014, pourtant aucune adaptation n'est à l'ordre du jour.

Je ne m'attendais pas à recevoir une telle réponse d'une entreprise comme les CFF. Ce n'est pas simplement dommage mais lamentable!

A mon point de vue cela ne devrait rien coûter d'enlever la fausse mention de la diagonale d'échange Zizers ▲ du tableau des lignes. Cette opération peut certainement être faite en même temps que d'autres corrections.

Afin que la gare de Zizers SBB soit reconnaissable en tant que telle, il faut simplement que les deux signaux P316/416 et les deux signaux R417/317 placés dans l'autre sens de circulation soient équipés de plaques complémentaires début et fin de gare selon PCT 300.2. 2.6.3, car ces signaux de type L ne sont pas reconnaissables en tant que signaux d'entrée uniquement en fonction de leur forme de construction.

Ce qui me dérange le plus: lorsque CFF Infrastructure déclare que rien ne sera entrepris, cela est repris intégralement par les cadres inférieurs de P-OP-ZF, fidèles à l'expression: «C'est comme ça parce que c'est comme ça!» Belle attitude! ➤

## Le piège au niveau de la vitesse à Boudry

Il y a sans cesse des modifications aux installations de sécurité sans que le personnel roulant ne soit informé correctement. Le résultat est souvent un dépassement de vitesse dont les conséquences négatives ne peuvent être évitées que grâce au freinage d'urgence provoqué par la surveillance du train ZUB. Groupe technique VSLF

Cela provoque un abus d'utilisation des installations de sécurité simplement pour compenser le manque de maîtrise des processus relevant de la sécurité.

Depuis le début de l'année, le viaduc enjambant l'Areuse est en cours de rénovation. C'est pour cette raison qu'une installation de diagonale d'échange a été installée du côté Lausanne du viaduc et que le signal d'entrée de Colombier a été déplacé de quelques centaines de mètres dans la même direction. La vitesse d'entrée a été modifiée dans le tableau des parcours RADN et a passé de 135 km/h (catégorie N) à 80 km/h pour tous les trains. Ainsi, la vitesse d'entrée en gare a été abaissée sans raison visible pour le personnel des locomotives de près de 40% (la rénovation du pont n'est pas forcément connue de tous), et le point où cette vitesse doit être atteinte se retrouve soudain déplacé de plus de 600 mètres contre le sens de déplacement!

Le résultat est clair: le personnel des locomotives circule beaucoup trop vite à l'entrée de la gare de Boudry/Colombier, et ceci sans être conscient de commettre une faute. Comme la nouvelle vitesse est surveillée par le ZUB, les trains sont arrêtés irrémédiablement par un freinage d'urgence. Dans un intercity pendulaire ICN cela signifie qu'au wagon restaurant, la vaisselle et les verres volent par terre, que les personnes debout dans le train peuvent potentiellement tomber et que des voyageurs peuvent être blessés par des bagages mal assurés dans les porte-bagages. Les freins magnétiques entrent en fonction et provoquent une usure prématurée de l'infrastructure et des véhicules et peuvent parfois provoquer un dysfonctionnement des installations de sécurité. Le mécanicien est effrayé et redoute être obligé de passer à la caisse par sa hiérarchie suite au freinage imposé par le ZUB.

En guise d'exercice de secours désespéré et ceci après un certain nombre de freinages imposés par le ZUB à Boudry, on a placardé une affiche au local des mécaniciens de tous les dépôts précisant qu'il y avait lieu de respecter une nouvelle vitesse de 80 km/h à Boudry. (sans pour autant faire état du fait que le seuil de vitesse avait été déplacé de plus de 500 mètres). Depuis l'introduction du TAV «Tableau d'affichage virtuel», le personnel des locomotives n'est cependant plus obligé de fréquenter ces locaux...

Il est indéniable que le personnel des locomotives est tenu de respecter le tableau



des lignes contenu dans le RADN et d'y observer les vitesses prescrites. Mais c'est faire preuve de lacune en matière de compréhension de l'exploitation que de réduire la vitesse maximale de plus de 40% sans en informer les personnes concernées. Dans un cas pareil, il est alors facile de recourir au discours qui affirme que le tronçon est protégé par le ZUB. Une fois de plus, nous devons préciser que le ZUB doit être un filet de sécurité pour le dernier recours mais certainement pas un moyen auxiliaire supplémentaire pour surveiller des chantiers dont la vitesse est indiquée de manière lacunaire. Les

chantiers, même s'ils sont installés pour plusieurs mois, doivent être indiqués correctement, à savoir comme des tronçons de ralentissement.

Le processus choisi dans ce cas par la division Infrastructure a été approuvé par les experts d'examen (PEX). Visiblement, il n'existe plus de processus avérés dans le domaine relevant de la sécurité au niveau de la conduite qui soient en mesure de relier entre elles les différentes prescriptions et réglementations. Les autorités de surveillance du trafic ferroviaire sont chargées de mettre fin à ces agissements insupportables et dangereux. ➤



## ETCS générateur de coûts

Un certain nombre de compagnies ferroviaires actives dans le trafic des marchandises se sont plaintes d'un phénomène nouveau auprès des CFF, à l'image de CFF Cargo lors des dernières négociations salariales. L'ETCS est un des plus grands générateurs de frais dans le trafic ferroviaire des marchandises et représente donc un désavantage dans la concurrence avec le trafic routier. *Groupe technique VSLF*

Les frais sont liés particulièrement au montage du matériel ETCS embarqué dans les locomotives. Les adaptations des logiciels provoquent aussi un certain nombre de frais dormants et des investissements en matière de logistique. Il ne faut pas non plus oublier les investissements qu'il est nécessaire de consentir pour instruire le personnel en lien avec l'introduction de cette technologie. C'est actuellement le cas avec les instructions nécessaires à l'exploitation du tunnel de base du Gothard et de ses lignes d'accès, équipées en ETCS Level 2. Ce sera aussi prochainement le cas avec les instructions pour l'introduction planifiée de l'ETCS Level 2 sur la ligne Lausanne-Villeneuve ainsi que l'équipement prévu du reste du réseau à voie normale en ETCS Level 1. Selon les prescriptions actuelles, le personnel des locomotives qui sera amené à parcourir des lignes en ETCS Level 1 est tenu de suivre l'instruction ETCS complète et ceci même s'il ne sera jamais confronté au moindre parcours sur une ligne équipée de l'ETCS Level 2 (signalisation en cabine).

Le fait que le nouveau système de sécurité européen des trains soit actuellement en cours d'équipement de nouveaux signaux et de nouvelles prescriptions «nationales», montre de manière indubitable que l'objectif principal lié à l'introduction de l'ETCS, à savoir l'interopérabilité transfrontalière, ne sera jamais atteint. Cela démontre aussi de manière péremptoire que l'introduction de l'ETCS représente la fin d'une exploitation flexible et efficace. Ainsi, les nouvelles voies de raccordement à Dendingen et Subigen situées sur la ligne de raccordement Wanzwil-Solothurn ne pourront pas être desservies en ETCS Level 2 et seront laissées à l'abandon. Ce cas démontre que le passage au système ETCS a conduit à un déplacement indésirable du trafic des marchandises du rail à la route. La décision de l'introduction de l'ETCS incombe à l'Office fédéral des transports et a été prise il y a de nombreuses années et il est impensable de déroger à cette décision. Ainsi, les énormes coûts engendrés par cette décision sont pris en charge de près ou de loin par la clientèle des compagnies ferroviaires ainsi que par la collectivité. Par contre, les entreprises qui produisent les composants de l'ETCS se réjouissent de ce marché juteux.

Les efforts que nous avons déployés en vue de maintenir la progression galo-

Office Fédéral des transports (OFT)  
Section des certifications et des règlements  
3003 Berne

Berne, le 12 septembre 2014  
Tél. +41 31 359 2313, urs.walser@voev.ch


**Développement continu des prescriptions de circulations PCT (R300.1-300.15)  
Consultation des adaptations planifiées dans le cycle de modifications 2015 (A2015)**

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions beaucoup de nous offrir la possibilité de prendre position au sujet des modifications 2015 en ce qui concerne l'ETCS dans les PCT. Nous sommes fondamentalement d'accord avec les projets concernant les articles adaptés dans la nouvelle version des PCT, mais nous avons cependant quelques remarques à formuler. Selon la lettre d'accompagnement du 11 juillet 2014, les seules compagnies ferroviaires qui seront concernées seront celles amenées à parcourir des tronçons équipés en ETCS L1LS et ETCS L2. Comme beaucoup d'adaptations liées à l'introduction de l'ETCS se feront en dehors du R 300.7, ce sont finalement toutes les compagnies ferroviaires qui seront touchées. De la sorte, les PCT sont devenues pour le moins un peu plus confuses. Cela peut dans ce cas aussi induire des incertitudes et engendrer de fautes d'interprétation. En outre, le temps consacré à la formation dans les compagnies ferroviaires sans ETCS va augmenter de manière injustifiée. Enseigner des processus d'exploitation ETCS dans des compagnies sans ETCS n'est pas efficace et est insensé.

- Nous demandons de procéder à une séparation claire des processus ETCS des autres processus conventionnels appliqués jusqu'à présent.

Nous voyons aussi un certain nombre d'imprécisions au niveau des définitions d'ETCS L1LS, ETCS L 2, respectivement FSS. Après l'étude des PCT proposées, il n'est pas clair de savoir si le signal de manœuvre ETCS (R 300.2 6.6) ne s'adresse qu'aux tronçons équipés de la signalisation en cabine (FSS) ou s'il s'adresse aussi aux tronçons équipés de l'ETCS L1LS. De plus, l'ensemble des zones de commutation L1LS / L2 va devenir des endroits sensibles et il y a lieu de les définir clairement.

- Nous demandons d'effectuer une séparation claire des processus d'exploitation des différents niveaux ETCS

En ce qui concerne les agents de manœuvre, un grand nombre d'incertitudes provient de désignations, signaux, etc. mal définis. Les processus de manœuvre scabreux exigent un établissement clair et une différenciation des différents Levels.

- Nous demandons un établissement clair et une différenciation des différents processus d'exploitation en ce qui concerne les mouvements de manœuvre.

Nous soutenons dans ce sens les annonces établies par les différentes compagnies ferroviaires et vous remercions de bien vouloir tenir compte de nos revendications.

Avec nos cordiales salutations

Ueli Stückelberger  
Directeur

Copie électronique à:  
- OFT développement continu de la réglementation@bav.admin.ch

Copie:  
-FG Exploitation  
-STU, mbu, ast, mas, rbi

pante des prescriptions en relation avec l'introduction de l'ETCS à un niveau rai-

sonnable peuvent compter sur des alliés compétents. ➔

## Grace à l'ETCS, la forêt de signaux va encore s'étoffer

Extrait de la Schweizer Eisenbahnrevue 2/2015, pages 94–96. Avec l'aimable accord des éditions *Minirex* et du rédacteur, *Monsieur Peter Gerber, Ing. diplômé ETS, Gerber Consulting*



### Considérations finales

L'extension de la signalisation en cabine débutée au milieu de 2015 au moyen de l'ETCS Level 2 sur des lignes déjà existantes provoque un accroissement de la complexité des prescriptions de circulation qui sont à suivre tant par les agents du mouvement que par le personnel roulant (conducteurs de véhicules sur rail, agents d'accompagnement et agents de la manœuvre). Les PCT servent de prescriptions de base et dès juillet 2015, elles ne compteront pas moins de 688 pages contre les 652 jusqu'à présent, ce qui correspond à une augmentation du nombre de pages de près de 5%. En outre, la forêt de signaux et autres panneaux indicateurs va encore progresser de façon marquante par rapport à aujourd'hui. L'intention primaire de l'ETCS de transmettre toutes les informations importantes sur un écran (DMI) lors de la circulation avec la signalisation en cabine en ETCS Level 2 va à nouveau être mise à mal par l'introduction d'un nouveau signal «point d'arrêt» ETCS. Cet objectif avait déjà été malmené en 2007 lorsque la section de protection facultative ne pouvait pas être indiquée sur le DMI alors qu'elle était sans tension. Il reste à espérer que le personnel roulant formé pour la circulation en ETCS Level 2 pourra continuer

à effectuer à l'avenir sa mission sans fautes et correctement, surtout dans les situations inhabituelles et lors de dérangements. Le personnel roulant uniquement avec des véhicules non équipés de l'ETCS va être sollicité par le remaniement des prescriptions de base mais toutes les modifications figurant dans les prescriptions de circulation valables dès le 1er juillet 2015 ne le concerneront pas forcément.

Un nombre élevé et une fréquence accrue des changements dans les prescriptions de circulation sont préjudiciables à la sécurité de l'exploitation ferroviaire: tout homme s'imprègne mieux des prescriptions lors de la formation de base dans une nouvelle profession. Toutes les modifications qui surviennent lors de sa vie professionnelle peuvent être la cause d'insécurité dans l'exploitation ferroviaire de tous les jours, car chaque collaborateur apte à la conduite doit être en mesure de prendre la bonne décision en une fraction de seconde en plongeant dans les connaissances qu'il possède dans son cerveau et ceci lorsque l'exploitation est normale et surtout en cas de perturbations: qu'est-ce qui est précisément valable actuellement? On espère que les rédacteurs des prescriptions de circulation d'aujourd'hui sont conscients de cette problématique. ➔

## Visite de contrôle

Visite de contrôle des trains dans le cadre du service à la clientèle par le personnel des locomotives. *Hubert Giger, président VSLF*

La première lettre du VSLF adressée aux CFF concernant la problématique de la visite de contrôle des trains dans le cadre du service à la clientèle par le personnel des locomotives remonte à avril 2009. Jusqu'à aujourd'hui le problème n'est pas résolu.

Une première Newsletter adressée au personnel des trains et aux ZuS (accompagnants du S-Bahn Zurich) en 2009 a permis dans un premier temps de résoudre le problème des visites de contrôle, jusqu'à ce qu'à fin 2010, le service des ZuS soit démantelé. Après plusieurs lettres adressées à gauche et à droite, une directive no 17/2012 est apparue durant l'été sous forme d'un projet pilote. Celle-ci prévoyait que dans un nombre limité de trains, la police des transports qui devait être sur place, effectuait une visite de contrôle. Un certain nombre de détails plus ou moins pertinents ont été apportés jusqu'à la parution de la directive no 31/2014 du 14 décembre 2014 qui nous fournit (pour l'instant) une version finale en vue de résoudre la problématique: le personnel des locomotives effectue les rondes de contrôle lorsqu'un signe correspondant figure dans la prestation de service. Cette directive pose plus de questions qu'elle n'en résout en réalité. Le temps de travail pour les nouvelles tâches ne figure naturellement pas dans les tableaux de service, ce qui pose la question de savoir s'il y a lieu de les effectuer réellement.

Bien plus important cependant est de constater que la gestion de la Conduite des trains du trafic voyageurs reprend de la sorte une tâche qui n'est pas la sienne et pour laquelle elle n'est finalement pas rémunérée. Ceci est d'autant plus en contradiction avec le contrôle des trains de voyageurs «grandes lignes» effectué par le personnel des trains rattachés à la gestion du trafic des trains de voyageurs. Chaque crayon fait l'objet d'un décompte dans l'ensemble des divisions des CFF. Si nous ne sommes pas indemnisés pour les prestations que nous effectuons, il n'est pas étonnant que la productivité du personnel des locomotives ne progresse pas.

Nous attendons résolument une directive de travail claire dont la mise en application par la division de la Conduite des trains pourra être soumise à d'autres divisions en vue d'être indemnisée. ➔

# Mise à jour concernant l'accident de Rafz (ZH)

Le matin du 20 février 2015 un S-Bahn a franchi un signal à l'arrêt en gare de Rafz en direction de Schaffhouse et est entré en collision avec un train direct qui le dépassait en engageant le profil d'une aiguille. Un des mécaniciens a été grièvement blessé, l'autre légèrement. *Hubert Giger, Président VSLF*



Rafz

Après une semaine, les CFF ont lâché l'information: comme on pouvait le penser, un mécanicien a franchi un signal présentant l'image d'arrêt. Ou, devrait-on dire confondu deux signaux?

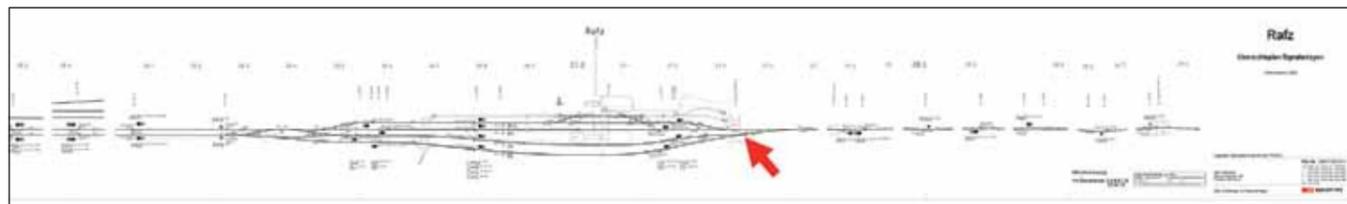
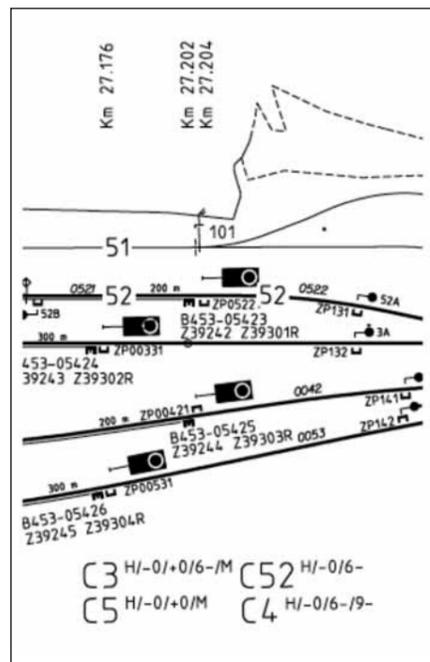
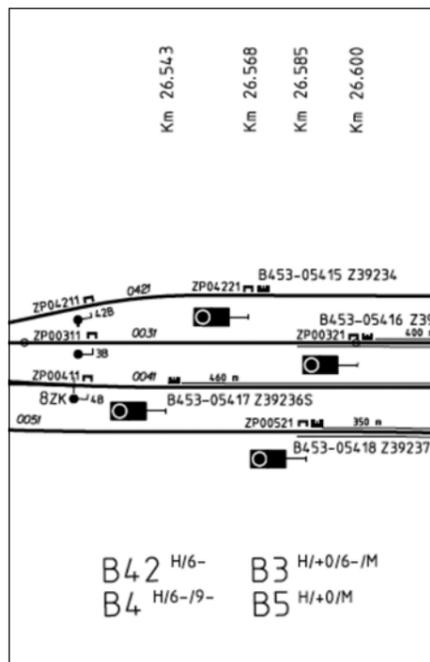
Le mécanicien du S-Bahn attendait le croisement avec un autre train. Soudain, dans

son champ de vision, un signal de tronçon, puis le signal de sortie se sont ouverts. C'était l'heure du départ. Malheureusement, le signal valable pour sa voie se situait 26 mètres plus en arrière sur sa gauche ... Quelques précisions sur la gare de Rafz: les voies 4 et 5 sont en arc de cercle autour du quai central et se rejoignent par des aiguilles à 90 km/h et 125 km/h sur la voie unique en direction de Jestetten. Les signaux de tronçons des voies C 52, C3, C4 et C5 en direction de Jestetten sont, tout comme les signaux B 42, B3, B4 et B5 en direction de Hüntwangen-Wil, décalés entre eux d'environ 30 m (image 1, 2 et 3). Le fait que tous les signaux ne soient pas montés comme auparavant sur un seul portique à la même hauteur tient aux différents chemins de freinage jusqu'aux points dangereux respectifs. Ainsi la voie 4 peut être parcourue à 90 km/h et la voie 5 à 125 km/h. Cela a pour conséquence qu'on déduit le chemin de glissement depuis le piquet de l'aiguille et qu'on implante le signal à cet endroit. Le résultat est qu'au lieu d'avoir une implantation des signaux cohérente et visible il faut reconnaître qu'on obtient une «forêt» de signaux respectant la réglementation qui aura pour conséquence de réduire fortement la lisibilité des signaux. L'avantage

est un gain de quelques mètres au niveau de la longueur des voies ce qui par contre pour des voies de passage de plus de 600 mètres pourrait cependant se montrer désavantageux.

La même philosophie de la pose des signaux en dépendance de la distance de glissement se retrouve aussi dans la gare d'Effretikon qui vient d'être modernisée (image 4). Le signal C4 de la voie 4 est monté 32 mètres avant le signal de la voie 3 et 47 mètres avant celui de la voie 5. Une reconnaissance certaine et l'estimation de la distance deviennent plus difficiles en vision crépusculaire et dans l'obscurité et demande une approche à vitesse plus réduite. Les conséquences de cette situation sont un parcours d'entrée dont le temps est prolongé et un point d'arrêt anticipé. Il suffit de s'imaginer un carrefour routier dont les feux de signalisation seraient décalés en fonction des voies ...

Lors de la rencontre «coordination sur la signalisation» avec CFF Infrastructure, le VSLF a demandé que les signaux soient à nouveau implantés à la même hauteur.



## Balises empêchant le départ

Lors de la conférence de presse concernant l'accident de Rafz et qui s'est déroulée à Berne, CFF Infrastructure a laissé entendre qu'il était prévu d'installer des balises destinées à empêcher les départs intempestifs dans les gares où plus d'un train prenait un départ initial par jour. Si l'on considère que sur la même voie 4 (où on ne trouve pas non plus de balise empêchant les départs) chaque heure une S5 part après avoir changé de sens de marche en direction de Zurich, on doit parler de «chance» qu'aucun représentant de la presse n'ait remarqué cet état de fait. Une éventuelle réponse que l'installation avait été prévue n'aurait pas eu de crédibilité dans le cas des nouvelles installations de Rafz.

## Nouvelle prescription pour le départ

Sur proposition du VSLF, les entreprises de transport ferroviaire ont promulgué une nouvelle directive 15 jours après l'accident. Celle-ci prévoit que lors du premier départ, le mécanicien doit respecter une vitesse maximale de 40 km/h jusqu'au premier signal rencontré. Grâce à la vitesse réduite et au freinage imposé lors du franchissement du signal à l'arrêt, la probabilité qu'un train parti par erreur s'arrête à l'intérieur du chemin de freinage avant le point de danger augmente sensiblement. À Rafz le chemin de freinage avec une vitesse de 40 km/h aurait suffi à éviter l'accident. Cette mesure protège dans tous les cas de rebroussement et lorsque les balises destinées à empêcher les départs intempestifs ne sont pas installées. Nos deux collègues qui se trouvaient sur la Re 460 et qui ont été blessés (un grièvement et l'autre plus légèrement) se portent bien au vu des circonstances. L'aspirant mécanicien va poursuivre sa formation après un mois d'interruption et effectuer sa course de contrôle en été. Le mécanicien qui a été plus fortement touché a pu rentrer à la maison et il est pensable que dans un certain temps il pourra reprendre le roulement. Nous lui souhaitons une guérison rapide et totale. ➤

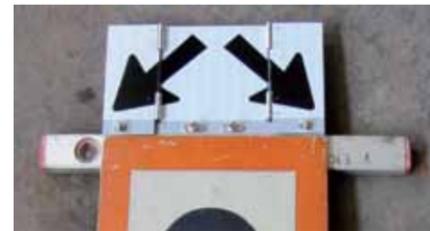


Effretikon

# Signaux de ralentissement

Flèche sur les signaux de ralentissement.

*Thomas Gehri, Lead de compétence tronçons de ralentissement*



Chers collègues

J'ai terminé après une année l'essai pilote avec la flèche rabattable aux environs de Bellach et fait démonter les signaux de ralentissement (le signal était comme neuf, tout au plus, le verrouillage offrait un peu de résistance – ce qui est préférable au fait qu'il se libère tout seul).

Simultanément, j'ai pu débiter un essai pilote avec 320 signaux. Ainsi, 324 signaux de ralentissement munis de flèche rabattable peuvent être mis en service.

Cela signifie pour les mécaniciens qu'ils vont rencontrer de plus en plus de signaux qui seront certes placés correctement (à gauche ou à droite de la voie la plus à l'extérieur) mais qui indiqueront en plus la voie à laquelle ils s'adressent.

Je désire que vous attiriez l'attention des mécaniciens par tous les moyens dont vous disposez, (LocoFolio, Infos, TAV) sur le fait que cette situation (tous les signaux de ralentissement munis de flèches) va devenir la règle générale à l'avenir. Merci beaucoup. Je suis à la recherche d'un financement afin de pouvoir équiper la prochaine tranche de signaux. Cordiales salutations et bonne journée  
Thomas Gehri, Lead de compétence tronçons de ralentissement et sécurité des chantiers CFF

*Nous donnons volontiers suite à l'appel de Thomas Gehri. Ceci d'autant plus que de nombreuses interventions de la part du personnel des locomotives et du VSLF concernant les lacunes dans la signalisation des ralentissements avaient incité CFF Infrastructure, il y a trois ans, à mettre sur pied le service I-IH-PNM-PEN afin de résoudre le problème une bonne fois pour toutes. Depuis ce moment, la signalisation des tronçons de ralentissement s'est notablement améliorée.*

*L'équipement de tous les signaux de ralentissement de flèches afin d'indiquer sans équivoque la voie à laquelle ils se rapportent est une proposition du VSLF et cette proposition est actuellement mise en application. Nous sommes reconnaissants de cet état de fait.* ➤

# Les trois ??? de Döttingen

Un cas épineux pour CFF Infrastructure. *Thomas Egli et Matthias Burgener (texte et image)*

Du lundi au vendredi, quelques trains de la S27 effectuent un croisement prévu à l'heure avec des trains de renfort supplémentaires en gare de Döttingen et ceci durant les heures de pointe. C'est pourquoi les trains de la S27 en direction de Koblenz sont amenés à passer régulièrement sur la voie 2. Lors de la modification de la gare, en 2013, des signaux de point d'arrêt conformes au PCT 300.2. 5.5.7 ont été montés, chose que nous approuvons fondamentalement. C'est pourtant ici que se cachent les trois ???:

1. Comment est-il possible d'atteindre le point d'arrêt «1&2»?
2. Pourquoi le signal principal est-il situé avant le signal de point d'arrêt?
3. Pourquoi n'a-t-on rien remarqué, ni à la planification ni à la réalisation?



On n'entend alors toujours la réponse suivante: les CFF doivent faire des économies partout où c'est possible. Cette affirmation est actuellement la plus forte auprès de la division Infrastructure. Oui, chers CFF: vous auriez pu vous épargner la pose de ces signaux de points d'arrêt car à cet endroit ils n'ont ni sens ni utilité. Et pour faire un petit clin d'œil à Alfred Hitchcock – ces indicateurs de points d'arrêt peuvent au maximum servir de point de chute pour: les oiseaux. ➤



tion est la suivante: Dans une composition «normale» (RBDDe560, B, ABt, RBDDe560, B, ABt) il y a une distance d'environ 128 mètres entre les deux portes situées à chaque extrémité. Toutefois, selon le train-navette (ABt, B, RBDDe560, RBDDe560, B, ABt), si les deux voitures de commandes forment la fin du train, la longueur est déjà de 136 mètres.



Si l'on veut essayer de définir en centimètres les options des clients pour monter et descendre, on obtient une composition Domino «normale» à quai (quai de 133 mètres, train de 128 mètres). Même le Dosto RV avec sa porte d'entrée séparée, a assez de place à quai, avec toutes les portes accessibles pour les voyageurs – même si la combinaison marchepied escamotable et abaissement du quai (sur une longueur de près de 19 mètres) en raison de la grande différence de hauteur est assez problématique. Mais qu'advient-il lorsque le Domino fonctionne en composition inverse avec un véhicule de commande au début et à la fin? Et plus important encore: où le personnel de loc doit-il s'arrêter exactement? il n'y a pas de signal d'arrêt (PCT R 300.2 5.5.7) et le personnel

de loc n'est pas informé d'un lieu d'arrêt, que ce soit par la feuille de marche ou par les dispositions d'exécution (PCT R 300,6 5.2.3).

Au vu de la situation de mai 2015, le personnel de loc ne peut qu'espérer, une fois de plus, que rien ne se passe. Il serait tragique que nous soyons à nouveau confrontés à un affichage dont nous connaissons le contenu depuis l'affaire de Wimmis – mais qui, cette fois, s'appliquerait Riethem.

Une autre information de l'affichage virtuel TAV, annonce 2399: à partir du changement d'heure du 13 décembre 2015, les RV Dosto ne circuleront plus sur ce tronçon. Voilà une résolution de problème typique à la CFF Voyageurs.

## Conclusion

Sur la plate-forme de communication intranet «Actualité conduite des trains» une information a été publiée le 27 mars 2015, intitulée «Durchfahrt statt Halt» (passer au lieu de s'arrêter). Entre autres choses, il y est question de «... notre première priorité est la sécurité de nos clients». En outre, il est indiqué que «traverser une halte lorsque le train ne peut pas être entièrement à quai est nettement préférable». Que doit faire le personnel de loc de cette information dans le cas de Riethem? ➔



**6.1 Zugfahrten R 300.6 Grundlagen für Zugfahrten R I-30111**

**4 Gleisbenützung unter Beachtung der Perron- und Zuglänge**  
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 1.4

**4.1 Grundsatz**  
Bei der Planung ist die Länge der Züge auf die nutzbare Länge der Perrons abzustimmen. Wo die geplante Länge des Zuges die Perronlänge übersteigt, ist das zugführende EVU alleine verantwortlich, die in Ziffer 4.2.4.a-d vorgesehenen Massnahmen zu treffen. Züge mit Personenbeförderung und vorgeschriebenem Halt haben deshalb in der Regel das planmässig vorgeschriebene Gleis zu befahren.  
Muss aus betrieblichen Gründen die vorgesehene Gleisbenützung geändert werden oder bei ausserordentlichem Halt achtet der Fahrdienstleiter besonders darauf, dass

- die Perronlänge ausreicht
- die Reisenden ihren Zug erreichen.

**4.2 Vorgehen in Bezug auf Perronlänge und Zuglänge**

**4.2.1 Ermitteln der Perronlänge**  
Für SBB-Bahnhöfe und –Haltestellen ist die Perronlänge aus dem Perrontool im Intranet <http://intranet.sbb.ch/de/Themen/Applikationen/Personenverkehr/Dokumente/Perrontool.xlsm> ersichtlich.  
Für BLS-Bahnhöfe und –Haltestellen ist die Perronlänge im Internet abrufbar unter [www.bls.ch/Infrastruktur/Trassen- & Netzzugang/Network Statement/Downloads/Betriebspunkte](http://www.bls.ch/Infrastruktur/Trassen- & Netzzugang/Network Statement/Downloads/Betriebspunkte)  
Dabei ist die effektiv ausnutzbare Länge aufgrund von Signalstandorten, Fahrtrichtung des Zugs usw zu berücksichtigen.

**4.2.2 Ermitteln der Zuglänge**  
Die Zuglänge ist aus dem System ProSurf/RCS → Komposition (Achsenzahl x 6.5 m) ersichtlich.  
Beispiel: Zug 2280 mit 32 A = 32 x 6.5 m = 208 m).  
Diese Berechnungsart beinhaltet auch das Triebfahrzeug.

Seite 61-106 © SBB und BLS 14.12.2014

Aktuell > News > Personenverkehr aktuell > ZF aktuell

**Durchfahrt statt Halt**  
27.03.2015 10:00

Der Fachgruppe Qualität & Umwelt ist es ein Anliegen, über das Thema «Durchfahrt statt Halt» und «Halt ausserhalb Perron» zu informieren bzw. auch zu sensibilisieren. Dabei ist uns sehr wohl bewusst, dass tagtäglich tausende Halte perfekt ausgeführt werden. Herzlichen Dank dafür.

Im Jahr 2014 fanden ... Durchfahrten statt. Dazu kommen noch ... Halte ausserhalb des Perrons. D.h. im Verhältnis zu den Fehlermöglichkeiten liessen wir die vom Kunden erwartete Qualität wohl im Promillebereich vermissen. Trotzdem ist jeder einzelne Fall für die betroffenen Kunden sehr ärgerlich und speziell bei den Halteorten ausserhalb des Perrons zumal auch gefährlich.

Die Gründe dafür sind vielfältig, gedanklich woanders, zu spät gebremst, Verwechslung der S-Bahn (bspw. S8 statt S7) oder Verwechslung der Anzahl mitgeführter Einheiten.

Unsere Hauptbemühung zielt darauf ab, die gefährlichen Situationen zu vermeiden. Sobald absehbar ist, dass ein Teil des Zuges auch durch eine Schnellbremsung nicht am Perron zu stehen kommen würde, ist die Durchfahrt einem Halt ausserhalb des Perrons klar vorzuziehen. Auch wer sich nicht sicher ist, ob es noch für den Halt am Perron reicht, soll die sichere Variante wählen. Denn unsere oberste Priorität ist immer die Sicherheit unserer Kunden.

Im laufenden Jahr sind wir nach dem ersten Quartal 2015 bei ... Durchfahrten statt Halt angelangt. Unser Ziel ist es, Ereignisse dieser Art, die uns auch immer wieder negativ in die Presse bringen, zu vermeiden.

Hilfreich und unterstützend ist auch hier, wenn die Gestes métier gelebt werden und in diesem Fall der nächste Halt laut gemeldet wird. Hilfreich kann auch die Information über das KIS im Führerraum sein.

Falls eine Durchfahrt passierte, danken wir selbstverständlich für eine transparente Meldung.

Danke für euer tägliches Engagement für die Qualität!

Adrian Fäh  
CLP Ziegelbrücke  
FG Qualität & Umwelt

Jürg Schneider  
Leiter Fahrdienst & Prozesse

## Une vision en coupe

Il se déroule de plus en plus de choses au sein des chemins de fer qui revêtent un caractère inacceptable et qui font beaucoup de tort. Jusqu'à ce qu'on puisse les décrire et qu'on ait le temps d'intervenir, deux autres nouveaux «chantiers» sont apparus. Nous vous présentons ci-dessous un aperçu de ces problèmes. *Hubert Giger, président VSLF & Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio*

### Employeur

Aujourd'hui encore, lors des séances d'information en vue de recruter de nouveaux mécaniciens, on continue à promettre un ciel clément. La progression salariale, la charge supplémentaire occasionnée par les horaires irréguliers et la flexibilité attendue par l'employeur sont présentées de manière souvent très fantaisiste. Le résultat est que de plus en plus de mécaniciennes et mécaniciens sont frustrés, fâchés envers l'entreprise et impuissants à l'égard de ces conditions-cadres, bien qu'ils soient souvent contents d'exercer leur activité en tant que telle. Est-ce que les compagnies ferroviaires sont devenues si peu attractives pour la profession de mécanicien des locomotives que l'on soit obligés de recourir à des subterfuges pour les présentations de la profession? Est-ce qu'on n'est plus en mesure de trouver des gens compétents sur le marché du travail sans avoir à recourir à des moyens parcellaires inavouables?

### Conduite de l'entreprise

Dans chaque manuel de formation à la conduite d'une entreprise on apprend que la publication de la stratégie de l'entreprise jusqu'au dernier des employés constitue une des clés du succès de l'entreprise. Dans la branche des transports publics, cette stratégie d'entreprise consiste toujours en la formule peu originale de «tout pour notre clientèle».

Si on traduit cela pour le personnel des locomotives cela ressemble plutôt à: ponctualité avant tout – accompagnée d'accélération à la vitesse maximale comme à Granges-Marnand, Rafz et à bien d'autres endroits. En Valais, on devait remettre des formulaires d'ordre pour un ralentissement non posé à 50 km/h aux mécaniciens. En trois heures, trois trains ont franchi le tronçon de ralentissement à 140 km/h. Chaque accident diminue durablement la confiance du public dans les chemins de fer et nuit à l'entreprise. Et cela est l'exact contraire du service à la clientèle. Le personnel affecté exclusivement à des tâches relevant de la sécurité ne doit pas être sacrifié sur l'autel des objectifs d'entreprises postmodernes. Les intérêts de l'entreprise sont en jeu.

### Petits jeux dans la cabine de conduite

La division informatique (SBB-IT) a les coudées franches pour installer toutes



sortes de petits «joujoux» dans la cabine de conduite, donc notre lieu de travail. Nous avons réussi à empêcher PEKABA car ce programme était visiblement contraire à la pratique usuelle. La régulation adaptative (ADL) est certes un produit raffiné, mais à force de produire ses «bip» distrayants durant la marche, elle représente un danger pour la sécurité. Actuellement on voit encore apparaître RCS-HOT, un nouveau programme qui viendra encore émailler les «bip» et autres «tut» qui résonnent déjà dans la cabine. La nouvelle application WarnApp, qui est sensée empêcher tout départ devant un signal présentant l'image d'arrêt en lançant une alarme, est tout aussi captivante. Nous avons dit: d'accord, mais il n'y aura aucun enregistrement des données. Après les expériences faites avec le ZUB, nous sommes des enfants que les belles promesses n'ont pas épargnées. Un système de contrôle ou d'avertissement ne constitue pas une surveillance dont le seul but est d'espionner le personnel sur sa place de travail.

On parle même de l'introduction d'une appli de manœuvre qui serait en mesure d'afficher sur le LEA les parcours de manœuvre

et l'image des signaux nains. En cliquant sur l'écran, il y aurait la possibilité de visualiser le plan de la gare. A ce moment, il nous faudra encore quelqu'un pour observer le parcours de manœuvre durant la marche. Le fait que des personnes qui n'ont jamais conduit elles-mêmes, qui ont le droit de produire de pareilles inepties et qui nous surveillent scrupuleusement afin de voir si nous les utilisons régulièrement, met en évidence de grosses lacunes au niveau des responsables du personnel des locomotives, des experts d'exams et de l'Office fédéral des transports en leur qualité d'autorité de surveillance. En outre, la direction de la Conduite des trains du trafic voyageurs P-OP-ZF a reçu la mission claire de la part des dirigeants de l'entreprise de remplacer tous les chefs du personnel des locomotives qui ne sont pas en possession d'une autorisation de conduire. Malheureusement, dans ce cas on utilise la méthode qui a fait ses preuves: on expose le problème et on attend que cela se résolve tout seul.

### Jungle de prescriptions

Il devient impossible de superviser le torrent de prescriptions et le fleuve d'information qui est parfois en relation avec ce dernier. Même un bureaucrate sous-employé ne serait plus en mesure de faire face à la classification de la quantité de documents qui nous est soumise et il se retrouverait temporairement débordé au niveau mental. En relation avec cette problématique, nous faisons ici référence aux nouvelles prescriptions de circulation (PCT) avec les adaptations qu'elles contiennent en ce qui concerne l'ETCS. Avec l'édition complète des PCT qui est prévue pour 2016, le personnel des locomotives sera confronté à une avalanche de nouveautés, nouveautés avec lesquelles il sera sensé se familiariser comme à l'accoutumée sur ses temps libres.

Les projets de déforestation de la forêt suivent leur cours. Ils l'ont déjà fait dans le projet Z (avenir du personnel des locomotives) en 2003. Si on n'est pas capable de définir quels points doivent faire partie de la connaissance de lignes et qu'on ajoute volontairement à cela une pincée de fantaisie au niveau de l'interprétation on ne doit alors parler à ce niveau que d'un chaos provoqué par beaucoup de dilettantisme. Les solutions ne sont pas en train de voir le jour et entre-temps, de nouvelles plate-

formes d'information voient le jour, ce qui a comme conséquence un renforcement de la situation de plus en plus impossible.

### Et les représentants du personnel?

Dans tous les projets avec lesquels nous sommes confrontés en tant qu'utilisateurs finaux, on entend systématiquement la même phrase: «Les syndicats ont été aussi impliqués.» Nous autres, représentants syndicaux, avons été habitués à servir de feuille de vigne. Des phrases comme: «C'est maintenant aux mécaniciens de locomotives d'utiliser ce nouvel outil au mieux.» Ce qui ne signifie rien d'autre qu'il existe une nouvelle tâche supplémentaire sans qu'une ancienne ne disparaisse et que le perfectionnement ainsi que l'apprentissage de l'application doivent être faits par chacun sous sa propre responsabilité en suivant le déroulement naturel du jeu.

### Finalement

Aussi longtemps que le domaine de travail du personnel des locomotives servira de terrain de jeu inépuisable pour n'importe quelle division et sera maltraité par de soi-disant améliorations ou optimisations, il y aura toujours des possibilités d'occupation à profusion pour les responsables de projets, coaches, entraîneurs, gestionnaires de produits, peu importe comment ces fonctionnaires bien payés veulent bien s'appeler. Le rapport coût-utilisation, par contre, restera un secret bien gardé. La chose principale est que le personnel des locomotives – duquel on parle très souvent en disant qu'il coûte trop cher – est le seul à devoir assumer la progression de la productivité. A n'importe quel prix.

### Loyauté nuisible

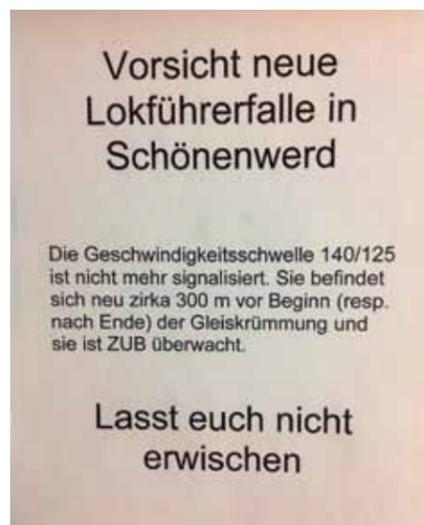
Hubert Giger, Président VSLF

Nous recevons toujours des communications de la part de membres qui nous relatent que pour certains supérieurs hiérarchiques, la loi sur la durée du travail (LDT), la convention collective (CCT) et la réglementation sectorielle du temps de travail (BAR) ne sont à considérer uniquement que comme des recommandations sans obligation. Il semble une fois de plus qu'en tant que partenaire social nous soyons obligés de relater ces propos déplacés aux instances concernées, car visiblement au sein de l'entreprise, la conduite des collaborateurs et la surveillance ne fonctionnent plus.

## Information

Information efficace du personnel des locomotives Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio

Afin que l'on soit assuré que le personnel des locomotives soit par-dessus tout en possession de toutes les informations nécessaires à l'exercice de sa tâche quotidienne et que celle-ci soit sûre et irréprochable, on a fait recours de plus en plus souvent à des moyens pour le moins non-conventionnels comme le montre l'image ci-dessous. En outre, cela permet de décharger les canaux officiels d'information et cela crée des capacités supplémentaires pour propager l'accroissement d'annonces jubilatoires émanant du Wylerpark.



## Cartes de visite

Cartes de visite pour la recherche de personnel de loc. Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio



Apparemment, le recrutement de nouveau personnel de loc ne fonctionne pas si bien, comme le répète la direction de la conduite des trains de Voyageurs, par exemple dans le journal du personnel des CFF «En route» 03/2015. Et maintenant, on demande même au personnel de loc de participer à la recherche de personnes intéressées et à cette fin, la lettre suivante a été distribuée. Malheureusement, les responsables ont apparemment négligé le fait que la grande majorité des personnes qui pourraient envisager de travailler comme mécanicien de locomotive sont des hommes et qu'en conséquence, la carte de visite annexée n'interpellerait pas la majorité des personnes concernées. Il est donc probable que dans la plupart des cas, les cartes de visite finiront immédiatement à l'endroit où elles doivent – à savoir la corbeille à papier.



## RADN

Représentation erronée dans le RADN. Groupe technique VSLF

La création de la nouvelle installation d'enclenchement de Schönenwerd a été accompagnée de modifications au niveau des vitesses entre Rapperswil et Aarau. La représentation à Aarau contient une erreur car d'un côté la vitesse d'entrée à Aarau prévoit 155 km/h, mais, d'un autre côté, la vitesse entre Aarau GB et Aarau n'est que de 140 km/h. Malgré de nombreuses annonces de la part du personnel des locomotives, cette représentation n'a pas été adaptée. Ceci est une chose possible aux CFF car le responsable de cette publication ne prend pas sa responsabilité au sérieux. Et personne ne peut rien y changer. Cette façon de procéder est fortement encouragée par la superficialité à tendance croissante qui existe au niveau de la rédaction des documents de travail. Dans la cabine de conduite, cette manière de travailler est considérée comme de la négligence. Il ne reste donc plus à l'utilisateur (le mécanicien) que la seule solution de ne pas s'énerver et de prendre la vitesse la plus basse en considération.

De: «FACHBUS LEA (IT-SCP-BP-PZG)»

Concerne: RE: annonce LEA

Bonjour, dans le LEA, nous devons reproduire les indications telles qu'elles figurent dans le RADN. C'est pourquoi les 140 km/h sont déjà introduits au niveau d'Aarau GB.

C'est effectivement une solution insatisfaisante. Nous en avons déjà parlé avec le Team RADN. Ceux-ci ne veulent malheureusement pas modifier la présentation du RADN. Cordiales salutations CFF SA, Fachbus LEA Trafic Voyageurs

## Douce surprise

Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio

Les mécaniciennes et mécaniciens ont vécu une douce surprise lorsqu'ils ont découvert dans leur armoire au vestiaire un chocolat accompagnant la lettre publiée ci-dessous.

Nous profitons ici de remercier chaleureusement l'entreprise swissconnect au nom de l'ensemble du personnel des locomotives pour le geste inattendu et sympathique.

## Manque de personnel

Manque de personnel «fabrication maison»? Joe Brunner, mécanicien CFF P, Lucerne

Les requêtes continues de la planification des ressources (RP) de Zurich en matière de besoins en personnel lors des jours fériés sont partiellement compréhensibles. Cependant, on se pose la question de savoir pourquoi, lors de ponts sur des jours fériés comme le 15 mai 2015, on peut s'offrir le luxe de convoquer dix mécaniciens dans le cadre d'une instruction ETCS à Olten et qu'on oublie de faire venir un instructeur. Ces dix collègues ont pu jouir d'une formidable mais courte journée de travail. Simultanément, ce même jour, un certain nombre de collègues a dû effectuer une journée de travail supplémentaire alors qu'ils avaient normalement congé. Nous autres, les mécaniciens, nous apprécions aussi volontiers de pouvoir jouir d'un week-end prolongé, au lieu de suivre des journées d'instruction. Pourtant, ce n'est pas le seul «malheur» à s'être produit ce 15 mai. Deux mécaniciens ont été retirés spécialement de leur service afin de procéder au fameux entretien annuel de conduite et de développement avec leur chef du personnel des locomotives CLP. Cependant, la personne chargée de conduire ces entretiens de conduite et de développement n'était pas non plus présente...

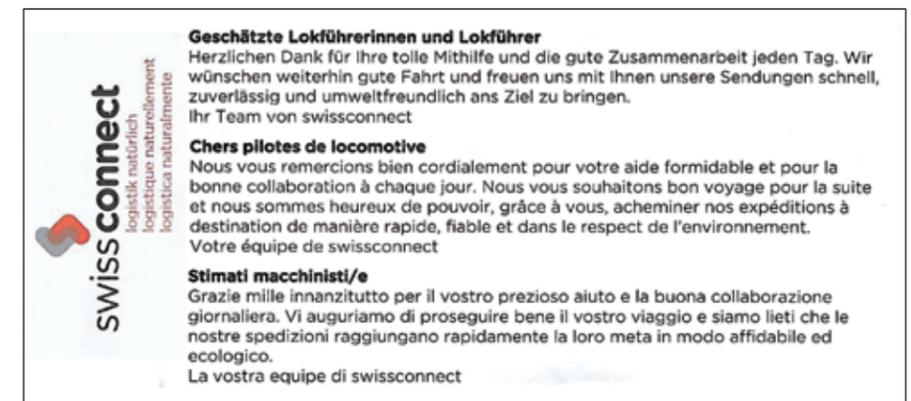
Durant un week-end prolongé ou lors des vacances, quelqu'un est bien obligé de se proposer pour assurer les tours ou parties de tours de ces mécaniciens. En ce qui me concerne, les entretiens de «qualification» ne sont pas importants et ne servent qu'à procurer du travail aux CLP. C'est juste dommage pour tous les mécaniciens qui ont répondu à la planification des ressources de Zurich et qui ont accordé un de leurs jours de congé (RE) pour ça.

## ZUB dans le Seetal

La nouvelle programmation du ZUB dans le Seetal. VSLF-section Lucerne-Gothard

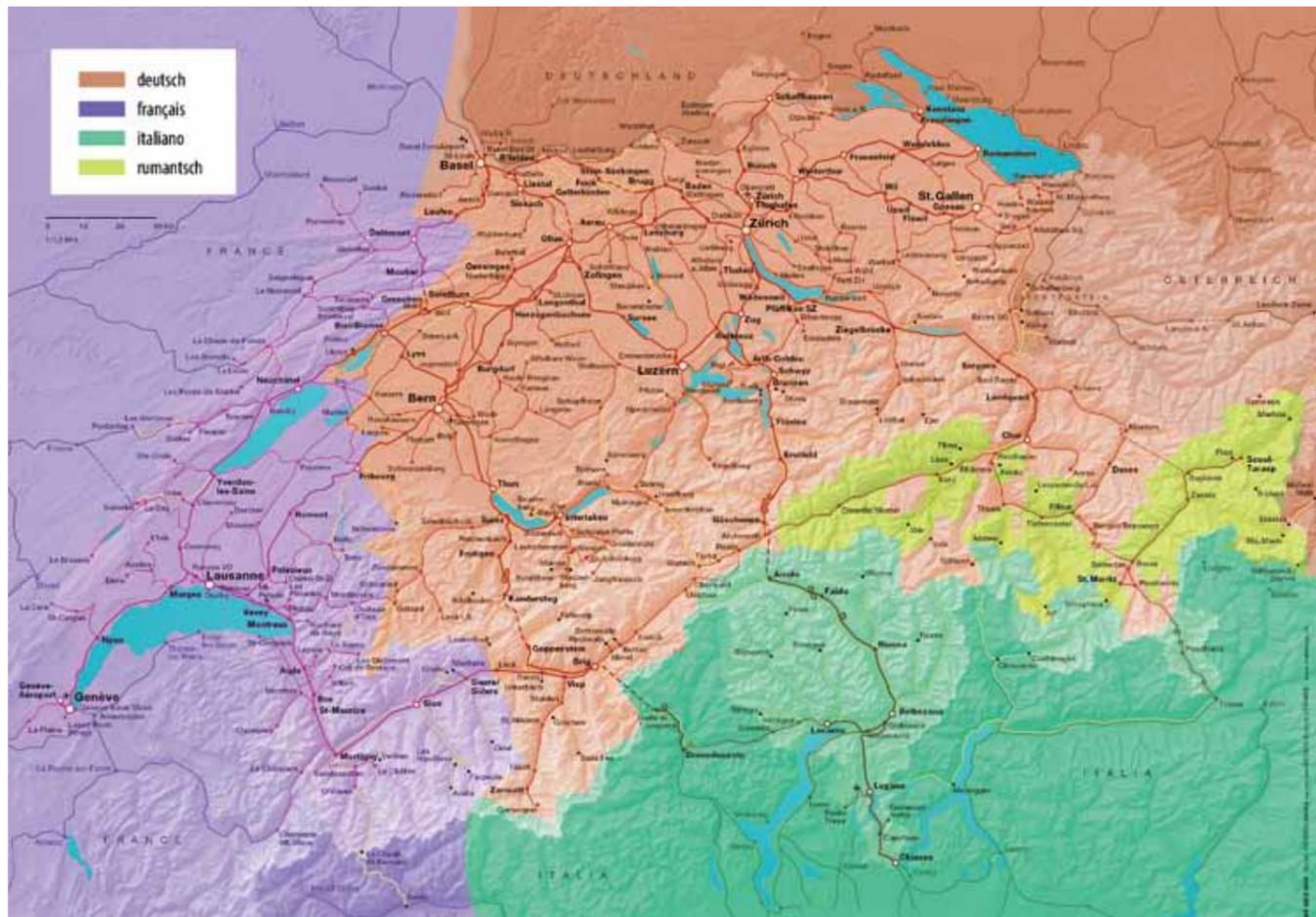
La ligne du Seetal est une ligne qui ne peut être parcourue que si l'on dispose des connaissances spécifiques et il faut être reconnaissant du fait que les nombreux points dangereux qui la constituent soient surveillés. Pourtant, on ne sait pas comment, il semblerait que l'absence de bon sens ait pris le dessus. La nouvelle surveillance par le dispositif de surveillance des trains ZUB à Seon transmet une annonce ZUB «0» depuis le signal avancé. Cependant, celui-ci se situe juste 75 mètres avant un signal principal présentant souvent l'image «1», ce qui constitue une situation inacceptable pour le mécanicien.

Comme le signal principal ne présente en général que l'image «1» la libération de l'avertissement par la touche de libération devient rapidement un réflexe, dont le seul but est d'éviter un freinage d'urgence sur les 75 mètres qui suivent. Dans le cas contraire, le mécanicien concerné se voit confronté à une procédure interne pour oubli de libération du ZUB. Le fait que le signal avancé envoie l'annonce ZUB «0» n'apporte aucune sécurité supplémentaire; le personnel des locomotives est alors distrait dans son exploitation «tramway» ce qui peut avoir des conséquences graves sur la ligne du Seetal. Bien entendu, la vitesse maximale autorisée à cet endroit qui se situe encore dans le tronçon en exploitation «tramway» est de 40 km/h. Ce problème a été signalé à maintes reprises par le biais d'annonces ESI et la commission du personnel a même organisé une récolte de signatures sur cette thématique. Les mêmes tentatives de justification que nous proposons chaque fois les CFF, à savoir que tout est en ordre et conforme à la réglementation, sont contreproductives et ne sont pas conformes à la pratique. C'est pourquoi, nous demandons que cette balise ZUB soit retirée ou qu'elle soit remplacée par une balise qui transmet l'image du signal auquel elle s'adresse.



# Tempête dans le ciel helvétique!

Par décision de l'Office fédéral suisse de l'aviation civile, dès le 1er janvier 2016, les pilotes devront posséder les connaissances linguistiques suffisantes pour chaque pays dans lequel ils seront appelés à opérer. Pour un pilote de Swiss, cela nécessitera l'obtention d'un certificat de niveau A1 pour plus de dix langues (italien, allemand, anglais, espagnol, portugais, grec, bulgare, russe, hollandais, etc., etc.). *Martial Rufener, mécanicien de locomotive Dépôt Genève*



Bien entendu, ces cours ne pourront être suivis qu'en dehors des heures de travail, ce qui aura de graves répercussions sur la vie privée des pilotes. Pour satisfaire à ces nouvelles exigences, la compagnie easyJet se verra contrainte de faire voler ses pilotes sur les mêmes lignes de manière à ce qu'ils puissent obtenir au maximum deux diplômes de langue A1, diminuant ainsi drastiquement la variété du travail et la productivité au niveau de la répartition du personnel. A titre d'exemple, un pilote pourra voler uniquement en Allemagne et en Angleterre.

Trouvez-vous cette décision absurde, voire même amateurisme? Si ce n'est pas le cas, posez-vous la question de savoir si vous avez de grandes connaissances dans le métier de pilote de ligne.

Avez-vous déjà passé plus de 20 ans assis sur le siège gauche ou droit du cockpit avec les contraintes humaines que cela représente pour pouvoir affirmer cela?

Par quel moyen seriez-vous apte à juger du bien-fondé de cette décision sans avoir les compétences et surtout l'expérience nécessaire requise dans un cockpit?

Arrêtons là cet exemple sans queue ni tête, car l'Office fédéral suisse de l'aviation civile n'a jamais édicté cette exigence et nous osons espérer qu'aucune personne ne soit assez insensée pour décider pareille ineptie.

Maintenant, laissez-moi transposer ce même exemple dans le domaine ferroviaire et tout particulièrement dans celui des mécaniciens de locomotive en prétendant que chaque mécanicien de locomotive doit avoir les connaissances linguistiques suffisantes en fonction des pays et des régions qu'il va traverser.

Si vous trouviez cette décision absurde pour les pilotes d'avion et que soudainement vous pensez qu'elle est nécessaire pour les mécaniciens de locomotive, posez-vous la même question: connaissez-

vous vraiment ce métier? Avez-vous déjà pratiqué la conduite de trains sans aucune interruption depuis plus de 20 ans?

Prenons l'exemple du groupe 9 de Genève roulant sur le réseau national jusqu'à Zurich et Lucerne, mais aussi jusqu'à Domo-dossola en Italie.

Ce personnel a dû suivre des cours d'allemand durant de nombreux mois suivis d'un examen pour obtenir le premier niveau de langue A1. Ce même personnel a dû remettre cela l'année suivante avec des cours d'italien. Bien entendu, le tout sur leurs rares heures de loisirs et vie de famille avec souvent des répercussions négatives sur la vie familiale.

N'importe quel professeur de langue vous le confirmera: à moins d'être un surdoué en langue, il n'est humainement pas possible de retenir une langue sans la pratiquer régulièrement. En règle générale, les connaissances linguistiques commencent à se perdre après six mois si l'on ne les met pas en pratique régulièrement. Inu-

tile de vous expliquer la complexité pour en maintenir deux!

Imaginez l'aberration du niveau A1 que la majorité des mécaniciens de locomotive ont déjà oublié. A titre d'exemple, en 30 ans de carrière, en dehors de quelques mots clés, je n'ai jamais eu une seule discussion en allemand même en conduisant régulièrement des trains outre-Sarine.

Après lecture des lignes ci-dessus, je vois déjà quelques penseurs bureaucrates affirmer qu'il est normal que nous n'arrivions pas à maintenir nos connaissances linguistiques, car il faudrait obtenir un niveau plus élevé comme A2 ou B1!

Voici un exemple vécu qui démontre l'inutilité de cette idée, car apprendre à parler une langue autre que sa langue maternelle n'est aucunement un gage de sécurité:

un CLP bernois, parlant un peu le français, m'a accompagné sur un train entre Zurich et Berne. Arrivé à Rothrist, j'ai été contacté par le chef circulation via le téléphone GSMR de bord. Ne comprenant rien à ce qui m'était demandé, le CLP m'a poliment demandé de prendre la communication pour pouvoir dialoguer à ma place. A partir de là, ce cadre a dû faire répéter trois fois l'ordre reçu, car il ne comprenait pas ce qu'on lui demandait. Je pense qu'une telle personne s'exprimant dans sa propre langue maternelle doit posséder un niveau linguistique dix fois supérieur au niveau C2 qui est le plus haut diplôme enseigné. Depuis, j'ai entendu bien d'autres exemples similaires qui ne font que confirmer cet exemple.

Par conséquent, et à moins de parler tous les jours dans cette autre langue, les cours

de langues accompagnés d'un diplôme ne nous servent strictement à rien, notre métier étant fait de 99% de solitude.

L'aviation civile a réglé ce cas depuis belle lurette en instaurant des langues internationales. Pour la Suisse, il s'agit de l'anglais et du français.

A l'époque où je pilotais des avions, la règle était simple et logique. Il fallait pouvoir s'exprimer dans une des langues internationales pour pouvoir poser sur les grands aéroports. En règle générale, c'était l'anglais qui faisait foi. Pour Genève, il était possible d'utiliser la deuxième langue internationale qui était le français. Pour Zurich Klotten, la règle était l'anglais, mais comme les contrôleurs étaient majoritairement des Suisses allemands, on admettait l'usage de la langue allemande. Pourquoi imposer une langue allemande à des milliers de pilotes alors qu'une centaine de contrôleurs bilingues suffit?

La règle pour les chemins de fer devrait être régie par l'usage d'au moins une langue internationale, sauf exception, et d'une langue locale, parlée dans la région traversée par le train.

Pour illustrer cela, voici un exemple:

La ligne Genève-Zurich est parcourue par des mécaniciens de langue suisse allemande et française. Par conséquent, les chefs circulation œuvrant sur cette ligne devraient pouvoir transmettre des ordres dans ces deux langues. La ligne Lucerne-Chiasso étant parcourue par des mécaniciens suisses allemands et tessinois, c'est l'allemand et l'italien qui pourraient être requis même si aucune de ces deux lan-

gues n'est considérée comme langue internationale.

Il suffit de définir les langues parlées par les chefs circulation en fonction des lignes en privilégiant, si possible, une langue internationale et une langue locale, ou deux langues locales.

A l'heure où l'on nous inonde avec de grandes théories sur les coûts de productivité, il est juste inconcevable de vouloir former des milliers de mécaniciens dans des cours de langues complètement inutiles plutôt que des centaines d'agents de la circulation dans la mesure où la Suisse ne sera plus gérée que par trois ou quatre centres de contrôle. Ces agents auront statistiquement plus d'opportunités d'utiliser ces langues chaque jour et de les maintenir. Sans compter que ces agents sont assis dans une salle avec tout le nécessaire informatique pour traduire des phrases en toute quiétude en cas de doute.

Actuellement, il serait tout à fait possible de transmettre des annexes sans aucune connaissance linguistique en dehors des chiffres et des lettres à connaître dans une autre langue. Cette méthode a été proposée, mais elle doit traîner dans un tiroir. Il serait même techniquement possible de transmettre des bulletins d'ordre par voie informatique de manière à éviter les erreurs linguistiques et surtout de perdre de précieuses minutes au téléphone en retardant le train et ce, en toute sécurité.

Pour conclure, certains rétorqueront que l'imposition de ces connaissances lin-

guistiques aux mécaniciens suisses sert à nous protéger face à la concurrence! Malheureusement, ce genre d'argument montre que ce n'est pas le cas et cela ne va pas augmenter la sécurité ni la satisfaction des mécaniciens qui vont devoir inclure ces tests de langues dans leurs examens périodiques déjà âprement difficiles et éliminatoires! Bien entendu, les exemples décrits dans cet article incluent aussi les mécaniciens de locomotive de langue suisse allemande et italienne afin qu'ils puissent s'exprimer dans leur propre langue en fonction des lignes qu'ils parcourent.

# Fonctionnaire VSLF

Dans cette édition du LocoFolio, nous vous présentons le président de la section VSLF de Genève, Cédric Marlétaz, et découvrons une partie des exigences auxquelles la partie occidentale de la Suisse est confrontée. *Interview Daniel Hurter*

## Cédric, quel est ton parcours professionnel?

Fils d'une téléphoniste des CFF et d'un chef de gare, j'ai commencé la formation d'agent du mouvement ferroviaire à 15 ans (porteur de lunettes, on m'avait refusé comme mécanicien). J'ai été apprenti trois ans dans des gares comme Gorgier, Morges, Nyon, Rolle et Allaman, puis en 1995 j'ai été nommé à la répartition des agents de trains, puis du personnel du nettoyage et de la manœuvre à Genève. J'ai entamé une formation de «speaker», puis de chef du mouvement sur les quais, au triage voyageur, ainsi qu'au poste directeur de La Praille. Dès 1999, j'ai également travaillé à la répartition des mécaniciens et des locomotives (TZ Genève) ce qui m'a redonné envie d'apprendre ce métier. En 2001, j'ai tenté ma chance et j'ai réussi une formation de 18 mois comme mécanicien, avant d'être formé «SNCF» en 2002 pour Bellegarde.



## Comment es-tu arrivé au VSLF?

Ancien «galon jaune», je suis resté affilié au SEV jusqu'en 2008, j'ai été secrétaire de la section LPV. La grève des mécaniciens de 2007 en Allemagne m'a fait comprendre que notre corporation était la seule à se battre encore, y compris aux CFF. Le départ du vice-président SEV pour un poste de cadre aux CFF m'a convaincu de rejoindre la nouvelle section VSLF de Genève en juillet 2008. Puisqu'il cumulait les mandats (Cope, comité central VSLF, président de section), André m'a demandé de reprendre sa présidence et j'ai été élu en novembre 2013 à la tête de la section genevoise.

## Quelles sont tes tâches comme président de section?

N'ayant pas trouvé le cahier des charges précis, j'ai tendance à m'occuper de tout ce qui pose problème à mes camarades: état du matériel roulant, coopératives d'habitation CFF, locaux de repos, etc. Mais j'interviens surtout lorsque les règles du temps de travail ne sont pas respectées, lorsque des collègues ont besoin de soutien en cas de procédures disciplinaires ou de conflits

avec leur hiérarchie. Je participe aux réunions des partenaires sociaux où j'essaie de faire remonter les problèmes quotidiens des collègues, avec parfois un léger manque de diplomatie lié sans doute à mon absence de glande thyroïde depuis 2007.

## Combien de temps dépenses-tu pour ton poste?

Sans doute trop. Je ne calcule pas mais entre les réunions, les courriels et les questions des collègues, je peux sans doute dire six heures par semaine en temps normal. Les traductions me demandent du temps car je ne suis pas totalement bilingue. Nous avons des dossiers sensibles comme le salaire des jeunes, l'absence de quittance des signaux ou le CEVA qui me prennent plus de temps, mais j'ai la chance d'avoir un comité efficace qui agit la plupart du temps sans avoir besoin de directives de ma part. Je tente de séparer vie privée, professionnelle et syndicale, toutefois je reste disponible pour mes collègues (et bien souvent amis), peu importe par quel canal. J'essaie ensuite de faire remonter à notre hiérarchie ce qui empêche les mécaniciens de faire leur travail sereinement.

## La section Genève se trouve géographiquement un peu à l'écart. As-tu peut-être parfois l'impression que les Genevois sont «oubliés» à l'intérieur du VSLF, ou comment vois-tu la collaboration?

Le VSLF est effectivement très «zurichois», heureusement les Genevois sont réputés pour disposer d'une «gueule élastique»! Les primes pour permis étranger obtenues grâce à la seule pression du groupe France et des partenaires sociaux de Genève sont un bon exemple. André, mon prédécesseur, a œuvré pour que la Romandie soit mieux représentée au VSLF. Je suis le chemin qu'il a tracé et je fais remonter les problèmes du bout du lac jusqu'aux bords de l'Aar ou de la Limmat au lieu d'attendre qu'on me prenne par la main. Malgré mon allemand hésitant, j'arrive à me faire comprendre et à obtenir le cas échéant le soutien du comité central.

## Quelles sont les réclamations spécifiques de la section Genève?

Nous nous battons pour conserver une variété de travail, avec l'inconnu du RER FVG qui nous attend. Nous rappelons sans cesse à notre employeur que la productivité est souvent incompatible avec le respect et la considération que le mécanicien mérite, peu importe que les règles soient respectées. Nous n'avons pas la chance d'avoir la même qualité d'infrastructure ou d'entretien du matériel roulant qu'outre-Sarine, et c'est un long combat pour les faire évoluer.

## Comment prends-tu les différences de mentalité entre les Suisses romands et les Suisses allemands? Comment ces différences se manifestent-elles à l'intérieur du VSLF?

« Eh bien, les romands toujours rigoler, jamais travailler! » Nous avons peut-être un sens plus pratique et moins réglementaire de faire toujours plus avec toujours moins, ce qui peut passer pour du laxisme. Au sein du VSLF nous défendons parfois certains dossiers avec plus d'émotions. C'est souvent le seul moyen de faire passer le message d'une minorité linguistique.

## En Suisse allemande, nous avons parfois le sentiment qu'en Suisse romande les débats sont plus forts entre les partenaires sociaux. Est-ce ainsi ou est-ce que c'est une fausse impression?

Devoir se battre pour obtenir des choses acquises depuis longtemps outre-Sarine a sans doute développé un sens plus revendicateur et plus critique. D'autre part, notre côté latin nous amène ce côté «sanguin» dans chaque conflit que nous tentons de résoudre, avec parfois des moyens inédits que je résume parfois par le terme de «genferei» lors des séances de coordinations du VSLF.

## Qu'est-ce qui te plaît au VSLF et qu'est-ce qui te plaît moins?

J'apprécie le fait de défendre ma corporation avec l'appui de gens qui sont confrontés aux mêmes problèmes que moi, étant mécaniciens et pas secrétaires syndicaux. J'aime le fait que le VSLF, minoritaire, ait autant de poids dans les négociations que les autres corps de métiers à l'intérieur des CFF.

Ce qui me plaît moins? Il faudrait le demander à mes membres! Je sais pour ma part qu'il ne suffit plus à l'heure actuelle de «gueuler» pour obtenir satisfaction, et que les négociations sont dures. J'aimerais que les CFF, et non le VSLF, se rendent compte que la productivité, au-delà d'un certain seuil, est incompatible avec la satisfaction du personnel, surtout lorsque dans le même temps on gaspille des milliers de francs dans des projets tous plus inutiles les uns que les autres. Je regrette aussi parfois l'image égoïste que le VSLF renvoie auprès des autres cheminots, mais de nos jours, il semble que malheureusement seul le mécanicien se batte encore vraiment pour défendre ses conditions de travail.



# Le cheminot attentif

Une louange à l'intention d'un cheminot attentif. *Groupe technique VSLF*

Le signal auxiliaire donne un assentiment pour rouler en marche à vue à Vmax 40 km/h. Les signaux nains ne sont pas forcément ouverts et le prochain signal principal peut ordonner l'arrêt. Les aiguilles doivent être tournées dans la bonne position et le personnel n'est pas tenu de les observer (ce qui n'est pas forcément possible durant la nuit ou lorsqu'elles sont recouvertes de neige).

## Annnonce ESI

Déroutement: train xxxx Passage du signal de tronçon de voie au moyen du signal auxiliaire. Le signal de sortie présente une image de voie libre. Lors de l'observation du parcours, j'ai constaté que l'aiguille 72 était en mauvaise position. J'ai alors provoqué un serrage rapide permettant ainsi d'éviter le talonnage. J'ai pris contact avec le chef circulation. Elle m'a affirmé que l'aiguille était en bonne position et que le signal de sortie était ouvert ce qui me permettait de poursuivre la marche. J'ai refusé de rouler et l'ai rendue à nouveau attentive au fait que l'aiguille 72 était en mauvaise position. Suite à cet événement, j'ai refoulé ensuite le train en mouvement de manœuvre.

From: XX (P-OP-RSQ-SIM-ERA)

Ciao x

Il s'agit ici d'un dérangement au système d'enclenchement qui ne devrait pas se produire.

Le parcours pour le train xxx ne s'est pas enregistré correctement jusqu'au bout. Le parcours résiduel a été détruit et réenregistré. Le verrouillage de l'aiguille 72 aurait dû alors se faire. La ligne bleue de l'enregistrement du parcours de manœuvre était continue et selon les indications de l'enclenchement, les aiguilles étaient toutes en bonne position. Mais sur le terrain, toutes les aiguilles n'étaient pas en bonne position.

Les spécialistes des installations de sécurité recherchent l'erreur.

Le mécanicien a très bien agi en s'arrêtant devant l'aiguille en mauvaise position.

Prière de transmettre nos remerciements au mécanicien pour sa bonne observation du parcours.

Avec nos cordiales salutations

xx

Spécialiste dans l'analyse d'événements CFF SA

Trafic voyageurs Operating  
Risque, sécurité, qualité, environnement  
Neugasse 145, 8021 Zürich

# Signal du mois

Le signal principal P 981. *Groupe technique VSLF*

Le signal principal P 981 fraîchement implanté sur le viaduc du Hardturm entre Hardbrücke et Oerlikon a largement mérité sa distinction de signal du mois grâce au fait qu'il se situe directement derrière un pylône de la ligne de contact.



# Il paraît que ça rend sourd...

Peu après l'introduction du logiciel ETCS de Siemens sur les véhicules RABe 511, j'ai pu remarquer un craquement dans les haut-parleurs en dépassant les 20 km/h, puis en redescendant en dessous de 16 km/h. Dans cet intervalle, utiliser une commande à l'écran tactile produisait un son bien plus fort qu'à l'arrêt. *Cédric Marlétaz, mécanicien Dépôt Genève et président de section VSLF Genève*

Le soir du 30 juillet 2014, en revenant de Romont, j'ai franchi les aiguilles de Lausanne à 30 km/h pour le confort clientèle. Ayant un léger retard j'ai ensuite à nouveau accéléré à la vitesse autorisée sur un signal fermé, bien conscient d'être à moins de 400 m de ce dernier, et donc de recevoir le «1er degré d'avertissement ZUB» selon P20004651 ch. 2.1.

Le son aigu qui est sorti du haut-parleur m'a provoqué une douleur dans le tympan gauche ainsi qu'une absence d'audition qui a duré le temps de l'arrêt en gare. Dans les minutes qui ont suivi, des céphalées sont apparues près de ma tempe gauche. Elles ne m'ont quitté qu'au moment de me coucher à 2 h 30 du matin. Durant tout ce temps j'ai eu l'impression que mon oreille gauche avait en quelque sorte passé la nuit au «night-club» avec cette sensation désagréable d'avoir l'oreille bouchée. J'ai envoyé un ESI détaillé ajoutant à la fin : «Je me réserve le droit de faire une déclaration à la Suva en cas de découverte d'une baisse d'audition lors du prochain contrôle chez MedicalService car j'ai en ce moment toujours une sensation de gêne dans le pavillon de l'oreille et une douleur qui remonte à la tempe gauche.» Je me suis demandé si le fait de mesurer 1,93 m et donc de conduire la tête plus proche des haut-parleurs pouvait expliquer ces douleurs, mais en consultant le journal de bord des «511» ETCS j'ai constaté que bien des collègues avaient déjà été assourdis pareillement. A chaque fois le centre d'entretien de Genève (CEG) n'avait rien trouvé. J'ai plus tard croisé un de ses responsables et lui ai proposé de faire quelques essais en roulant afin d'aider au diagnostic. Le 14 août, je lui ai adressé un courriel détaillé, avec copie au «Coach sécurité au travail», au PEX et aux CLP. Première constatation: le niveau sonore du ZUB était normal en dessous de 20 km/h d'où l'impossibilité pour le CEG de se rendre compte de ce problème. Au vu des risques potentiels sur l'audition, j'attendais une réaction rapide des responsables du matériel roulant. La réponse fut qu'en quelque sorte il «suffisait» d'attendre la nouvelle version du logiciel ETCS Siemens annoncée pour le premier trimestre 2015... soit plus de six mois d'attente. Dans cet intervalle j'ai décidé de rouler en utilisant des bouchons auriculaires. D'ordinaire je ne les utilise que lors de concerts ou soirées en boîte de nuit, dans l'unique but de



réussir les tests périodiques d'audition de MedicalService. Etant donné l'impossibilité de calfeutrer le haut-parleur ou d'y faire tenir les habituelles étiquettes autocollantes, certains ont commencé à paralyser le ZUB ou à débrancher les haut-parleurs, ce qui a donné lieu à quelques suppressions de trains. J'ai donc voulu exposer ce problème à notre séance des partenaires sociaux du 6 novembre 2014, conscient que le matériel roulant n'était pas le but de ces réunions. J'espérais qu'une pression de notre chef de filiale ferait accélérer les choses. A cet effet j'avais enregistré à l'aide d'une application et du micro de mon LEA 3 un niveau de 97,2 décibels. Ce résultat étant loin de correspondre à la douleur ressentie, j'ai émis l'idée de faire mesurer cette sonnerie par la Suva. On m'a alors demandé de ne rien faire avant que la filiale ne s'adresse à la gestion du matériel roulant. A mon retour de vacances mi-décembre, j'ai constaté que malheureusement la même réponse m'était donné : «un peu de patience jusqu'au premier trimestre 2015». Pire encore, les véhicules RABe 523 du RER Vaud souffraient désormais de la même maladie depuis qu'ils étaient équipés du logiciel

ETCS. Exaspéré, j'ai décidé de suivre ma première idée et j'ai contacté la «Division Acoustique» de la Suva à Lucerne. Monsieur Magnus Köppli-Wicki du secteur Physique s'est occupé de mon dossier. Ne pouvant lui amener un véhicule à tester, j'ai accepté de faire les mesures moi-même en allant chercher le matériel à Lucerne. Entretemps, un CLP de Genève a pu «goûter» aux joies de l'hiver et au plaisir sonore du patinage dans la fenêtre de surveillance du ZUB. Avec efficacité il a décidé de prendre le problème en main et a exigé la modification immédiate des 511 concernées. Le 15 janvier, le «Coach sécurité au travail» annonçait que les déclarations de «presqu'accidents professionnels» reçues en décembre 2014 avaient permis la modification du volume en cabine. Même si mon ESI et le descriptif détaillé du problème six mois plus tôt n'avaient pas bénéficié de la même attention, effectivement des collègues ont pu ensuite constater la présence sporadique d'un technicien équipé d'un laptop en cabine arrière. Je devais donc me dépêcher si je voulais obtenir une valeur en décibels à présenter en cas de baisse d'audition lors de ma prochaine visite médicale.

C'est le 20 janvier 2015 que mon camarade président de la section Romandie s'est fait remettre à Lucerne une petite caissette antichoc de la Suva contenant pour CHF 900 de décibelmètres. Grâce à un «relais», j'en ai pris possession l'après-midi même. Après avoir assimilé le mode d'emploi, j'ai téléphoné à la régulation des locomotives pour connaître la liste des «Stadler» modifiées ETCS. La chance a voulu que ce jour-là j'achemine une FLIRT 523 de ce type entre Genève et Lausanne, en matériel vide. J'ai donc pu faire mes essais, conduisant de la main droite tout en tenant les instruments de mesure au niveau de mes oreilles avec la main gauche (devenue superflue faute de passagers). J'avais bien entendu auparavant protégé mes oreilles. Dépassé dans diverses gares équipées du ZUB, j'ai baissé ma vitesse à 30 km/h puis suis repassé à 35 km/h à plusieurs reprises, réussissant à reproduire et enregistrer le son espéré. Plus tard ce jour-là, j'ai pu constater que les Kiss 511 ETCS avaient entretemps effectivement été modifiées, rendant tout enregistrement inutile puisque de niveau sonore normal. C'est mon seul regret car la sonnerie me paraissait plus violente sur les «511» que sur les «523»!

Les données enregistrées ont été extraites des appareils dès leur retour à la Suva. Vous pouvez voir les résultats sur le tableau ci-après. La valeur la plus élevée atteinte 118 décibels, à une fréquence de 2,8 kilohertz. Les deux remarques suivantes accompagnent le tableau: 1) «Le signal n'est pas dangereux en lui-même pour l'audition, toutefois la fréquence choisie de 2,8 kHz n'est pas vraiment recommandable car elle est particulièrement perturbante pour la sensibilité auditive humaine». 2) «Un signal d'alarme ou de dérangement plus élevé de 20 décibels par rapport au niveau sonore de base est amplement suffisant». Le 23 février chez MedicalService, aucune baisse d'audition n'a été décelée, mais le médecin qui m'a examiné a par contre estimé qu'une sonnerie à 118 décibels était beaucoup trop forte, le seuil de la douleur se situant à 120. Ces nouveaux résultats ont été communiqués au chef de filiale lors de la séance des partenaires sociaux du 1er mai. Il n'était pas au courant que le problème réglé sur les «511» était également présent sur tous les véhicules équipés du logiciel Siemens (Re420, RBDe560Do) dans lesquels le craquement de haut-parleur à 20 km/h se fait entendre.

Naïf, j'ai supposé que suite aux problèmes déjà rencontrés on se poserait certaines questions et on penserait à modifier également les autres types de véhicules. Mon tympan gauche a pu me confirmer que ce n'était pas le cas début mai lorsque j'ai

oublié de me libérer du ZUB au départ de Renens direction Allaman. Je continue donc désormais d'utiliser des protections de l'ouïe et reste optimiste: le problème se résoudra de lui-même au plus tard avec l'arrivée de l'ETCS Level 2 et la disparition du ZUB! D'ici là il serait judicieux de vérifier l'audition (ou le sonotone) des ingénieurs qui conçoivent nos outils de travail afin d'éviter que de tels désagréments se reproduisent. Au final seul un CLP semble pouvoir déclencher un vague «processu» à l'interne, six mois après les premières alertes. Des mesures précises ont pourtant été obtenues par un simple échange de courriels entre la Suva et un mécanicien. A croire que ce dernier est considéré comme un employé «douillet» qui se plaint de tout sans raisons. A ce propos, je profite de délivrer un message de mon orthopédiste : «des chaussures professionnelles à moins de CHF 400 c'est de la m...!» Nos modèles oscillent effectivement entre CHF 103 et CHF 165, mais lorsque j'ai commencé à ne plus sentir mes métatarses, on y a ajouté des semelles orthopédiques à CHF 380. Des équipements de sécurité adaptés à notre travail: un vœu pieux?

Liens de la Suva: [http://www.suva.ch/fr/wie\\_bitte\\_wichtige\\_fragen\\_und\\_antworten.pdf](http://www.suva.ch/fr/wie_bitte_wichtige_fragen_und_antworten.pdf)



## Remarques:

- «Le signal n'est pas dangereux en lui-même pour l'audition, toutefois la fréquence choisie de 2,8 kHz n'est pas vraiment recommandable car elle est particulièrement perturbante pour la sensibilité auditive humaine»
- «Un signal d'alarme ou de dérangement plus élevé de 20 décibels par rapport au niveau sonore de base est amplement suffisant.»

\*dB(A) : courbe isophone reproduisant le comportement de l'oreille normale pour une intensité sonore entre 0 et 55 dB.

\*dB(C) : courbe isophone reproduisant le comportement de l'oreille normale pour une intensité sonore plus élevée entre 85 et 130 dB.

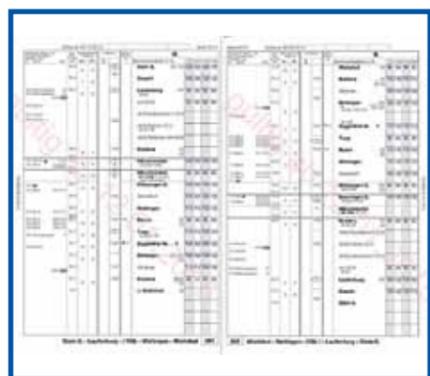
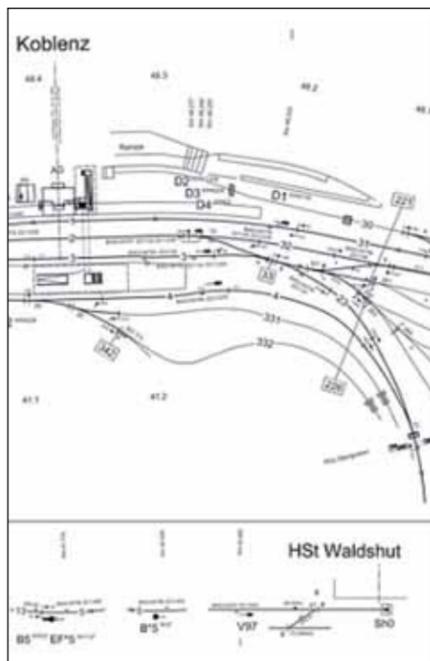
Les niveaux sonores contestables ont été relevés sur les RABe 523 023-1, 030-8 et 014-4. Celles dans les normes sur la RABe 511 120-3 déjà modifiée.

File	Niveau de pression acoustique du signal sonore (Lpmax) mesuré en dB(A)*	Fréquence correspondante mesurée en Hz	Niveau sonore de base en cabine (Leq) mesuré en dB(A)	Force du signal contestable	Force du signal dans les normes	Niveau d'exposition acoustique (LE) mesuré en dB(A)	Valeur maximale atteinte par la pression du son (Lpeak) mesuré en dB(C)	"Limite maximale (Lpmax) en dB(A)"	Limite maximale (LE) en dB(A);valable seulement si Lpeak ≥ 135dB(C)	Remarques
20.01.2015 16:37:20	109	2800	65	x						
27.01.2015 08:38:20	112	2800	65	x		109	112			1
27.01.2015 09:55:32	109	2800	65	x				118	120	
20.01.2015 18:12:14	86	2800	65		x					
20.01.2015 19:19:30	95	2800	65		x					2

# Petit trafic frontalier

Cet article donne un éclaircissement sur la conduite des trains parcourant la plus vieille liaison ferroviaire entre la Suisse et l'Allemagne en 2015.

Rahel Wyss et Thomas Egli (texte et photos)



## Création de la ligne Koblenz (CH) – Waldshut (D)

En 1857 les chemins de fer du Grand-duché du Bade Wurtemberg et les chemins de fer suisses du Nord-Est (NOB) ont convenu de la construction d'une ligne ferroviaire reliant (Turgi) Koblenz et Waldshut. Deux ans plus tard, seulement, la première liaison ferroviaire entre l'Allemagne et la Suisse entrait en service. En 1988 la Deutsche Bundesbahn (DB) de l'époque a prévu la mise hors service de la ligne, mais les chemins de fer fédéraux CFF n'ont pas donné leur accord à cette fermeture. Après l'électrification qui est intervenue en 1999, les CFF ont repris l'exploitation de la ligne, chose qui incombait à la DB jusqu'à lors. Après la création de la société sœur des CFF, THURBO, les prestations de service sur la ligne Winterthour–Bülach–Eglisau–Koblenz–Waldshut (S41) ont été reprises par cette dernière. Les CFF eux-mêmes exploitent depuis cette même période la ligne Baden–Koblenz–Waldshut (S27).

Comme la limite de propriété est équivalente à l'emplacement de la frontière entre les deux pays, le pont sur le Rhin est à moitié à la DB, à moitié aux CFF. C'est le plus ancien pont en acier encore autorisé à l'exploitation ferroviaire d'Europe. On peut trouver des informations plus précises à ce sujet sur Wikipedia. En outre: La chambre de sabotage située sur la berge suisse et équipée de TNT n'a été désaffectée qu'en 2014.

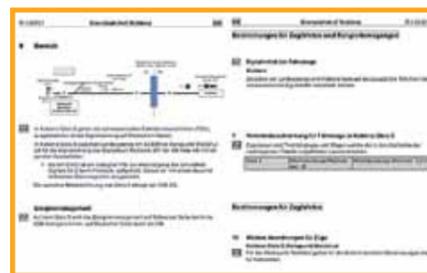
En 2011, il a été décidé de remplacer les navettes Domino de la ligne S27, considérées comme trop lourdes. Comme on redoutait que la stabilité du pont ne soit compromise, il a fallu trouver une solution de remplacement. Il ne s'est pas agi de remplacer le matériel roulant mais on a décidé de réduire la vitesse lors du franchissement du pont sur le Rhin à 30 km/h et en outre, de faire franchir ce même pont aux automotrices (trop lourdes) sans passagers. Dans la pratique cela représentait qu'avant chaque départ en direction de Waldshut, durant l'arrêt à Koblenz, le véhicule moteur devait être vidé de ses passagers et fermé à clé et que la procédure inverse devait être faite pour le retour à Koblenz. Cette opération était assurée bien sûr par le mécanicien. Deux ans plus tard, on a renoncé à pratiquer cet exercice.

## Prescriptions / directives concernant la circulation

En 2013 la ligne de la Vallée inférieure de l'Aar a été modernisée (Döttingen–

Koblenz–Bad Zurzach). Dès ce moment, il existe un certain nombre de prescriptions pour le trafic transfrontalier Koblenz–Waldshut. Selon le fameux principe du «qui cherche trouve» les prescriptions à respecter pour cette ligne se retrouvent dans divers documents.

Dans le document R I-30131 «Tableau des lignes RADN», le personnel des locomotives trouve les vitesses maximales pour la ligne 601 Koblenz–Waldshut ainsi que les gares qui en font partie. Dans le document R I-30121 «Prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre», dans le chapitre «gare frontière de Koblenz (KB)» le personnel des locomotives découvre qu'il n'existe pas de ligne entre



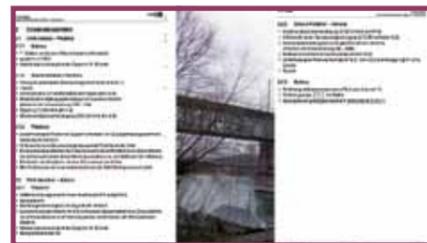
Koblenz et Waldshut. Ce n'est que la voie 5 de Koblenz. De même la gare de Waldshut n'est considérée que comme une halte et présentée comme telle.

Dans le document R P 20005282 «prescription d'exploitation CFF RBD 560 201... Domino» le personnel des locomotives trouve, au point 1.4, une vitesse de franchissement



spécifique au véhicule pour le pont sur le Rhin. La ligne, respectivement les gares (plus précisément la gare), donc le tracé est exploité par les CFF. Les prescriptions de circulation des trains suisses PCT 300.1-15 sont donc valables. ... jusqu'à la signalisation sur le côté allemand: Les signaux fixes peuvent donner d'autres indications de vitesse. Et finalement, il existe encore un autre document: P 20002860 description de la ligne Koblenz–Waldshut. Réalisé en 2012, il est, depuis les travaux de modernisation effectués en gare de Koblenz en 2013, autant d'actualité qu'un quotidien de la semaine

passée. Afin de simplifier la chose nous passerons d'expliquer la signification de la signalisation allemande.



## Un voyage entre Koblenz et Waldshut

Partons donc en voyage avec un Domino à 4 éléments.



A Koblenz, voie 4 le signal de sortie resp. le signal de tronçon côté sortie présente l'image exécution de vitesse 40 km/h.



Pour la ligne resp. la voie de gare la catégorie de train de base est R135% et v<sub>max</sub> 40 km/h est prévue. Nous passons à côté d'un signal nain présentant l'image d'avancer et franchissons une aiguille.



Ensuite nous franchissons un signal nain qui présente l'image d'avancer avec prudence. Selon les prescriptions locales cette image est correcte, selon le RADN il devrait présenter l'image avancer (ouvert droit).



Nous arrivons ensuite au signal d'entrée resp. le signal de tronçon côté entrée de la direction opposée côté Koblenz. Après le tunnel nous franchissons son signal avancé. Sur le pont franchissant le Rhin la vitesse prescrite est de 30 km/h conformément au règlement relatif au matériel roulant.



C'est à ce moment que nous franchissons la frontière et apercevons le premier signal allemand: Exécution 50 km/h (Lf 7 signal de vitesse 20002860 3.2.2). Selon RADN la vitesse maximale est de 40km/h.



Il est suivi par un signal d'annonce de vitesse 30 km/h (Lf 6 signal d'annonce de vitesse 20002860 3.2.1).



Nous arrivons au Signal avancé (Vr 0 20002860 3.1.1) de la Sortie de Waldshut resp. Koblenz. Celui-ci est équipé d'EURO-Balises, qui transmettent l'impulsion d'avertissement au véhicule. Quand on pense aux difficultés rencontrées sur le tronçon Genève–La Plaine pour transmettre un avertissement, on se rend compte qu'ici une solution étonnamment simple a été trouvée. Au même endroit on trouve aussi le Signal d'exécution 30 km/h (Lf 7 signal de vitesse 20002860 3.2.2). Selon RADN la vitesse de gare de Waldshut (première aiguille) est de 30 km/h.



Nous franchissons une aiguille sécurisée par un cadenas.



Le buttoir de Waldshut est protégé par un signal d'arrêt de protection (Sh 0 et Sh 2, avec une seule lampe rouge, 20002860 3.3.1/2).



Voilà nous sommes arrivés sur la **voie 5 à Waldshut** resp. au **bout de la voie 5 de Koblenz**.

**Sur le chemin de retour de Waldshut à Koblenz**

Bien que nous soyons d'un point de vue des prescriptions déjà à **Koblenz**, faisons le chemin de retour en direction de la Suisse. Nous partons avec notre Domino de **Waldshut** ou, devrais-je dire de **Koblenz** voie 5.



**Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof**  
Ausgangslage  
Stehende und wartende Züge sind bis zur ersten Zugführungsstelle nicht überwachbar. Diese Lücke in der Zugüberwachung lässt der LfB in Maß vom 20. Februar 2015 zu.  
Die vorgesehene Änderung der Betriebsvorschriften SBB Verkehr (S.2) ist vorübergehend aufzufüllen und wird, nach Absprechen mit weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen, so bald wie möglich herausgegeben sein. Zur Vermeidung von Missverständnissen sind die Zugführungen ab sofort anzupassen.

**Lösung**  
Um die Auswirkungen einer inkonsequenten Abfahrt zu minimieren wird die Geschwindigkeit nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof bis zum Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung auf mindestens 40 km/h beschränkt.

**Ergänzung Betriebsvorschriften SBB Verkehr (S.2) Abfahrt: Höchstgeschwindigkeit 40 km/h**  
Nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Diese gilt bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung durch ein Zugführungsmitglied.

**Abfahrt im Zugausgangs- und Wendebahnhof mit Sicht auf das Hauptsignal**

- Ausgangslage**  
Bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung wird der Zug erst ab dem ersten Streckenort durch ZUBETM-M überwacht. Dies ist insbesondere auf Zugausgangsbahnhöfen (Bahnhöfe, an welchen ein Zug mit neuer Zugnummer startet oder nach vorangehenden Rangierbewegungen wiederfährt) und Wendebahnhöfen (Bahnhöfe mit Fahrtrichtungswechsel bei gestrichelter Zugnummer) zu.
- Maßnahme**  
Um die Auswirkungen einer inkonsequenten Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof zu minimieren, wird die Höchstgeschwindigkeit bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung durch ZUBETM-M bis zum Beginn der Überwachung auf 40 km/h beschränkt.

**2.1. Ergänzung zu R 1-30111, Kapitel 5.2**  
Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z. B. ZUB-Anzeige 5 2 1 5) beträgt in diesen Bahnhöfen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUBETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Zugsignal erreicht hat.

Diese Einschränkung gilt bei Fahrgäusen mit ETM-S Auslastung oder bei defekter bzw. fehlender Zugüberwachung bei jeder Abfahrt.

Le processus de départ est identique à celui de chaque **halte en pleine voie**. La ligne resp. la **voie de gare** est certifiée pour la catégorie R135% avec une vitesse de 40 km/h. Cepen-

dant, dans la gare de Waldshut on ne peut circuler qu'à **30 km/h** (jusqu'à la **dernière aiguille**). Une autre prescription de vitesse émise après le tragique accident de Rafz du 20 février 2015 s'applique aussi ici: Lors du départ, après un changement de direction, la vitesse est limitée à 40 km/h – jusqu'au **signal avancé d'entrée** resp. jusqu'au **signal avancé de tronçon côté entrée** de Koblenz (Directive ZF 1/2015 du 2 mars 2015 resp I-B 13/15 du 15 avril 2015).



Environ 50 mètres après la fin du quai on franchit un **signal d'exécution de vitesse 60 km/h** (Lf 7 signal de vitesse 20002860 3.2.2). Ainsi nous pourrions circuler à **60 km/h**, si nous n'étions pas obligé de circuler à **40 km/h** en raison de la directive 1/2015, **40 km/h** prescrit comme vitesse de gare de Waldshut (**dernière aiguille**). Nous parcourons l'aiguille cancellée par un cadenas.



Nous franchissons le **signal d'annonce de vitesse 40 km/h** (Lf 6 signal d'annonce de vitesse 20002860 3.2.1).



Peu avant le pont sur le Rhin, se trouve le **signal de vitesse 40 km/h** (Lf 7 signal de vitesse 20002860 3.2.2).



Sur le pont franchissant le Rhin la vitesse est de **30 km/h** et pas de **40 km/h** ou **40 km/h** ou **40 km/h**. Il ne doit pas être franchi à 40 km/h même si la régulation adaptative (ADL) prescrit autre chose ...



**5.2.6 Geschwindigkeits-Ankündigung**  
Begriff: Geschwindigkeits-Ankündigung 40 km/h (Fahrlegel 27)  
Bedeutung: Ab dem nächsten Signal bzw. dem zugehörigen Weichen den zugehörigen Weichen gilt die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Ist in der Streckentabelle eine kleinere Geschwindigkeit aufgeführt, ist diese gültig.  
Für Schmalspurbahnen können tiefere Geschwindigkeiten gelten.

Nous sommes à nouveau en Suisse. Nous franchissons le **signal avancé d'entrée** resp. le **signal avancé du tronçon côté entrée** de Koblenz, lequel présente une **exécution de vitesse 40 km/h**. Dès que la queue du train a quitté le pont, nous pouvons accélérer à 40 km/h.



**5.2.2 Warnung und Vorwarnung**  
Begriff: Warnung  
Bedeutung: Verminderung der Geschwindigkeit, dass vor dem nächsten Halt zugehörigen Signal angehalten werden kann

**5.3 Zusatzsignale**  
**5.3.1 Besetztsignal**  
Begriff: Besetztsignal  
Bedeutung: Besetztes Gleis  
Auf dem folgenden Gleisabschnitt ist ein Hindernis zu erwarten.  
Bei beschriebenen Besetztsignal zeigt das zugehörige Haupt- und Geschwindigkeits-Ankündigung 40 km/h oder Kurzfahrer bei an gleichem Standort ein Vorzeichen angetraucht, so dieses dunkel

Après le tunnel, nous apercevons le **signal d'entrée** resp. le **signal de tronçon** de Koblenz, lequel présente une **exécution de vitesse 40 km/h**, ainsi que le **signal avancé du tronçon côté sortie** présentant l'image d'avertissement et situé sur le même mât de même qu'un **signal nain avec l'image avancer**.



Nous franchissons d'autres **signaux nains** et aiguilles.



**5.5.7 Halteort-, Achszahl- und Zuglängentafel für haltende Züge**  
Begriff: Halteort  
Bedeutung: Halteort für Reisende mit einer Länge von 100 m  
Beziehung zu anderen Signalen: Zusätzlich zu der abgebildeten Tafel können auch Tafeln 2, 3, 4 usw. für Zuglängen von 200, 300, 400 Metern usw. folgen

Nous nous arrêtons sur la voie 4 de Koblenz devant le signal de point d'arrêt 1. Notre voyage est ainsi terminé.

**Effectivement**

Selon la description de la ligne Koblenz–Waldshut (P 20002860), après l'autorisation de départ, il devrait être possible de parcourir la ligne à 60 km/h en direction de Waldshut. A Waldshut il devrait être possible de partir avec un annonceur de voie libre lumineuse et à Koblenz, il y aurait lieu de déverrouiller les portes des deux côtés. Ce document est disponible sur Intranet CFF à la rubrique «Lignes et réseaux» en tant que «descriptif de la ligne

Koblenz–Waldshut P 20002860». Les deux documents qui se contredisent fondamentalement, à savoir le tableau des lignes RADN R I-30131" et «les prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre I-30121», de même que l'équipement des installations sont du ressort de CFF Infrastructure. L'éditeur des prescriptions de circulation des trains PCT FDV (R 300.1-15) est l'Office fédéral des transports OFT. Le descriptif de la ligne P 20002860, datant de deux ans et demi à quant à lui été conçu par les CFF division Voyageurs. L'auteur du document «tableau des lignes RADN» est I-AT-GBI alors que celui des «prescriptions locales pour les trains et les mouvements de manœuvre» est I-B-SBE-SNV.

La situation lacunaire au niveau des prescriptions en ce qui concerne la ligne Koblenz–Waldshut est connue officiellement depuis longtemps (séance des partenaires sociaux du 20 mai 2014).

Socialpartnerschaftung Brugg, 20.05.2014

Thema	Text	Zuständig
1. Begründung		
1.1. Problem		
2. Anlagen der Sozialpartnerschaftung		
2.1. VSA		

Anmerkungen:  
Anmerk. Warum wurden die folgenden Massnahmen beantragt (Bsp. Massnahmen des LfB nicht benannt)?  
Fehlende (aktuelle) Streckenbeschriftung - Waldshut in Anwendung  
Da die GLP's nicht mehr eine Abfahrt von der Ausfahrt erhalten, ist es notwendig, Massnahmen zu ergreifen.

Que cherche à démontrer ce voyage? Le personnel des locomotives est responsable de la sécurité du trajet Koblenz–Waldshut, en dépit d'une signalisation insensée, de prescriptions contradictoire et parfois archaïques et de directives distribuées à tout va. Seuls le pragmatisme et la conscience en matière de sécurité des mécaniciennes et mécaniciens concernés sont à créditer du fait que ce petit trafic transfrontalier se déroule sans accrocs.

**Postface**

Peu avant la fin de la rédaction de cette édition du LocoFolio, le monde du chemin de fer se met enfin à bouger. Hop là! Selon la maxime «mieux vaut tard que jamais», des discussions ont enfin eu lieu entre les différentes divisions de l'Infrastructure et ceci, bien des mois après la fin des travaux de modernisation. La modification du RADN entrée en vigueur le 3 mai 2015 présente enfin «l'installation

Station	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00
Stein-S.					
Laufenburg					
Wettingen					
Waldshut					

Station	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00
Waldshut					
Koblenz					
Dillingen					
Turgi					
Baden					
Wettingen					
Kilbeggens-S.					
Kilbeggens-S.					
Waldshut					

Station	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00
Koblenz					
Waldshut					

Koblenz–Waldshut» sous son vrai jour – ou, du moins, quelque chose qui y ressemble. Koblenz et Waldshut sont présentées comme une gare, Koblenz obtient une vitesse échelonnée du côté de la sortie. Chers CFF, déjà que les moulins sont en train de moudre, il ne reste à corriger que les extraits des documents R30121 et R30131, en relation directe avec les marches de train, la vitesse de ligne lors du franchissement du pont sur le Rhin (ou le matériel roulant lui-même), le descriptif de la ligne et la signalisation allemande ... Merci.

## La certification du dépôt de Lucerne

Maintenance de la certification du dépôt de Lucerne sur le S-Bahn zurichois. *Ueli Amrein, président VSLF section Lucerne-Gothard*



Il y a 25 ans que le S-Bahn zurichois a pris son envol et dès le début, le dépôt de Lucerne a été instruit sur la ligne passant par Stadelhofen en direction d'Uster puis sur les navettes à deux étages (DPZ). Pour l'ensemble du dépôt, cela a constitué un enrichissement que de disposer de la connaissance de cette ligne exigeante. Jusqu'à aujourd'hui, l'ensemble du dépôt de Lucerne conduit des trains de la S9 en direction d'Uster, ce qui est très estimé par le personnel tant au niveau de la variété que de celui des compétences.

Comme dès 2016, la nouvelle génération de véhicules RABe 511 va être introduite sur le S-Bahn zurichois au départ de Zoug, une instruction pour l'ensemble du personnel des locomotives du dépôt de Lucerne sur ce matériel deviendrait nécessaire. Mais seuls ceux qui sont disposés à effectuer les relèves de trains à Zoug, à leurs frais et avec leur véhicule privé, bénéficieront de cette instruction. Le Team des CLP décrit cette procédure comme une «récompense à la flexibilité», liée à l'exigence de s'engager à effectuer des prestations du dépôt de Zoug durant deux ans.

Cette façon de faire a certainement pour but premier d'économiser de l'argent à court terme, mais le personnel des locomotives doit prendre à sa charge l'entier de l'attractivité de la profession. Si l'on veut s'exprimer en matière d'économie, on se rend compte qu'on détruit la connaissance et l'expérience de près de 130 mécaniciens de locomotives sur le S-Bahn zurichois, car ces valeurs ne seront alors plus utilisées. Une instruction sur les véhicules RABe 511 d'un maximum d'un jour devrait être possible, d'autant plus que, depuis peu, une partie de l'instruction sur les véhicules se

déroule en privé à la maison. En outre, les 74 véhicules sont quasiment devenus des véhicules standard de la flotte des CFF et chaque mécanicien nouvellement instruit devient un mécanicien potentiellement utilisable en remplacement sur ce type de véhicule. Visiblement, le manque de personnel de conduite des locomotives est tel que chaque jour d'instruction met grièvement en péril le maintien de l'exploitation. Par contre, chaque lacune au niveau de la connaissance des lignes ou des véhicules limite sensiblement la flexibilité au niveau de l'exploitation ce qui, à moyen terme, engendrera irrémédiablement des prestations moins productives et nécessitera un plus grand besoin au niveau du personnel engagé.

Cette année, la direction de la conduite des trains ZF a dû avouer qu'un nombre insuffisant d'aspirants mécaniciens avait été recruté en vue de compenser la demande des prochaines années. On a donné peu de crédit aux considérations des représentants du personnel, des syndicats et des collaborateurs. Maintenant, on commet la même erreur en ce qui concerne les instructions. A nouveau, on ne fait pas confiance au personnel et à ses connaissances existantes et on les détruit en se basant sur des considérations à court terme.

Nous attendons de la part de la direction de ZF qu'elle ordonne que tous les mécaniciens du dépôt de Lucerne soient instruits sur la nouvelle S5 et sur les RABe 511. Cette requête a pour but d'économiser des frais à moyen terme, de maintenir l'attractivité de la profession de mécanicien de locomotive tant nécessaire et d'assurer la flexibilité de l'exploitation dans l'intérêt de notre clientèle. ➤

## Zentralschweiz-Ticino

Démision au sein de la filiale Zentralschweiz-Ticino au niveau de P-OP-ZF. *Joe Brunner, mécanicien voyageurs, Lucerne*

La responsable de la filiale Zentralschweiz-Ticino, Madame Brigitte Irowec, a décidé de nous quitter au début de cette année après quatre ans de collaboration. A nos yeux, sa prestation mérite qu'on s'y intéresse de plus près et elle a laissé une trace de son passage dans de nombreux groupes de projets. Il n'est pas facile de tenir une liste exhaustive des thèmes abordés, tant leur nombre est élevé. Nous nous permettons de souligner quatre points à titre d'exemple:

- Groupe de projet dépôt d'Erstfeld: pour des raisons politiques, les plus hauts échelons de la hiérarchie ont décidé de créer un nouveau dépôt en tenant compte de l'âge.
- Groupe de projet «Mise en service des véhicules moteur»: 87 points ont été comptabilisés pour la mise en service. La suspension de la veste n'a pas non plus été oubliée.
- Groupe de projet «Abaissement des coûts»: les jeunes mécaniciens doivent contribuer à effectuer des prestations des dépôts externes comme Beinwil sans occasionner de nouveaux coûts. Pour ce faire, il existe même deux contrats de travail avec CFF P. Le projet a échoué à de nombreuses reprises.
- Projet «Ronde de contrôle dans les trains à la gare terminus»: après trois ans, il n'existe toujours pas de solution exploitable.

Un échange intensif a toujours eu lieu entre les représentants du VSLF et la direction de la filiale. Nous sommes reconnaissants de cette situation. Cependant, chaque changement apporte avec lui sa part de chance. Nous souhaitons beaucoup de succès au nouveau responsable de la filiale Zentralschweiz-Ticino et nous réjouissons d'entamer une nouvelle collaboration. ➤



## L'affaire des vêtements de service

Courrier adressé à la rédaction du LocoFolio



Les vêtements de service constituent certainement un thème qui préoccupe certains mécaniciens. Certains les utilisent afin qu'ils n'aient pas trop à réfléchir en s'habillant le matin. D'autres portent les vêtements de service parce qu'ils les trouvent pratiques. Et d'autres ne les utilisent pas parce qu'ils trouvent que ce n'est pas de la bonne qualité ou que la coupe est terrible. Finalement, d'autres ne les portent pas pour des questions d'hygiène, ils font très rapidement transpirer. Les raisons de porter ou de renoncer à porter l'uniforme sont multiples. Mais beaucoup de mécaniciens se posent la question de savoir si l'on doit porter l'uniforme, si cela constitue une obligation. Malheureusement, on n'en apprendra pas beaucoup plus à ce sujet en questionnant les chefs du personnel des locomotives (CLP).

Lors de la formation de mécanicien de locomotives, on nous demande de porter les vêtements de service et durant toute la durée de la formation cela constitue une obligation. Mais qu'en est-il après la formation? Est-ce que l'obligation est toujours valable? Non, elle n'est plus valable. Certains prétendent que l'obligation de porter les vêtements de service continue à exister et que cela figure même dans notre contrat. Ce n'est cependant pas le cas. Dans le contrat de travail du mécanicien on ne trouve aucun passage à ce sujet. La seule chose que l'on trouve se situe dans la CCT à l'article 156 sous la formulation suivante: «les collaborateurs peuvent être tenus de porter un uniforme de travail», comme c'est le cas par exemple pour les agents de train. Dans ce cas il y aurait lieu de prévoir des temps de marche jusqu'aux vestiaires et il faudrait fournir une possibilité de changer de tenue, ce qui n'est pas le cas actuellement chez nous. En raison du fait que cette possibilité n'existe pas et que notre contrat de travail ne nous y oblige

pas, on peut dire que le port des vêtements de travail est facultatif pour le personnel des locomotives.

Mais alors qu'en est-il de nos points alloués pour l'achat de vêtements? Chaque collaborateur a fondamentalement droit à la totalité du nombre de points annuel, afin d'acheter des vêtements de travail. Actuellement, P-OP-ZF part du principe que le collaborateur qui revendique la totalité des points va aussi commander les vêtements de service et les porter. Si je me décide à ne pas porter «l'uniforme» je peux demander à mon CLP qu'il me ramène à la dotation en points minimale. C'est cependant à ce point que se situe partiellement le problème. Certains CLP ne sont pas en mesure de communiquer sur la gestion des points. Lorsque je me suis adressé personnellement à mon CLP pour qu'il fasse la demande de me ramener au minimum, il a refusé en disant que cela n'était tout simplement pas possible! Lorsqu'un mécanicien ne veut pas porter de vêtements de service et qu'il renonce à la totalité des points, la chose doit être acceptée par son CLP et retransmise telle quelle à l'administration concernée! Finalement le fait de renoncer volontairement au port des vêtements de service permet d'effectuer une économie financière non négligeable par mécanicien. Malheureusement, il existe encore et toujours des CLP qui prétendent que le port de l'uniforme est obligatoire et qui déstabilisent de la sorte certains mécaniciens.

En conclusion nous pouvons affirmer qu'il n'existe aucune obligation de porter les vêtements de service mais que cela constitue un acte volontaire. C'est finalement au mécanicien lui-même de déterminer s'il veut porter un uniforme ou pas! Fondamentalement, chaque mécanicien arrive sur son lieu de service dans une tenue correcte et c'est très bien ainsi! ➤

## Uniforme

Le personnel de loc en uniforme est-il cher à tous? *Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio*

Un des points qui tient à cœur à la direction de la conduite des trains de voyageurs (ZF) est l'uniforme du personnel de locomotive. L'uniforme est censé permettre de reconnaître le personnel dans le trafic régional. Pourtant, le directeur de Communauté tarifaire du trafic régional zurichois (ZVV) - de loin le plus grand acheteur de services de transport régional CFF - a déclaré, à plusieurs reprises et très clairement, qu'il n'attachait aucune importance à l'uniforme et qu'un co-financement du ZVV était de ce fait totalement exclu. Pour promouvoir son point de vue, la direction des CFF se réfère régulièrement aux exemples étrangers. Eh bien, nous avons des nouvelles issues du pays du personnel de loc uniformisé par excellence (dans le transport de marchandises, les uniformes ont été abandonnés il y a quelques temps):

«D'un commun accord, la Deutsche Bahn et son conseil d'administration ont décidé d'abolir le port obligatoire des vêtements d'entreprise pour les mécaniciens de locomotive - pas pour vous faire plaisir (le personnel de loc, la rédaction), mais pour réduire les coûts. La Cour fédérale du travail ayant précisé que le conseil d'administration de l'entreprise avait son mot à dire sur le fait qu'il faille enlever les vêtements de travail, la DB a craint d'avoir à compter ce temps-là également comme temps de travail et ils ont donc préféré renoncer à l'identification de leurs employés avec la société.»

Le chef de la conduite des trains de voyageurs a promis en 2013 de prendre une décision la même année concernant le port obligatoire de l'uniforme pour le personnel de locomotive Voyageurs des CFF. Depuis cette déclaration, deux ans se sont écoulés et il est probable que les divisions du trafic des grandes lignes et du transport régional, qui auraient à financer ces uniformes, hésitent à prendre une décision qui engendrerait des coûts de l'ordre de millions de francs. Une chose est sûre, le VSLF n'acceptera l'uniforme obligatoire pour le personnel de loc que lorsque le même temps de marche sera accordé au personnel de loc qu'aux agents de train. ➤



# L'ombudsman pour le personnel des CFF

Le rédacteur du LocoFolio (DH) a mené une interview avec Peter Lehmann (PL), ombudsman du personnel des CFF

## DH: Quel est votre parcours professionnel?

PL: Je suis un cheminot qui a gravi tous les échelons en partant de l'apprentissage dans une gare en passant par agent de circulation dans plus de 25 gares différentes dont deux ans au Tessin. Ensuite j'ai été à la direction d'arrondissement 2 à Lucerne dans les départements des horaires, du trafic des marchandises et du personnel. Après j'ai bifurqué à la direction générale où je me suis occupé de la gestion du personnel et tout particulièrement du centre de formation du Löwenberg. Après l'aboutissement du projet, j'ai repris la direction du centre. Plus tard je me suis retrouvé en tant que remplaçant du directeur du marketing du trafic des voyageurs. Dans les «nouveaux» CFF j'ai enfin assumé la responsabilité du département commercial chargé des relations avec la clientèle et des services qui comprend 4500 collaborateurs.

## DH: Depuis quand le poste d'ombudsman existe aux CFF et comment est-il lié au niveau de l'organisation de l'entreprise?

PL: Le poste d'ombudsman existe depuis 1997 et jusqu'en 1998 il a été occupé par Erich Geitlinger, membre du Conseil d'administration des CFF et de la Swissair. Son successeur jusqu'en 2008 a été Andreas Iten, ancien membre du Grand Conseil et conseiller aux États du canton de Zoug. De 2009 à 2010 la place n'a pas été occupée et la fonction a été prise en charge par le service social des chemins de fer. En juillet 2010, l'entreprise a décidé de repourvoir le poste. Depuis 2011 j'occupe cette fonction en tant que mandat indépendant. L'ombudsman fait un rapport trimestriel au directeur de SBB-HR, le rapport annuel va directement au Conseil d'administration. Les deux rapports sont rédigés sous une forme anonyme.

## DH: Dans quelles occasions peut-on faire intervenir l'ombudsman?

PL: L'ombudsman peut être consulté par chaque collaboratrice et chaque collaborateur en tant qu'autorité de médiation lorsque celle-ci ou celui-ci se sent personnellement concerné et lorsqu'aucune procédure institutionnalisée n'existe ou qu'il n'est pas possible de recourir à la voie hiérarchique.

## DH: Est-ce que la procédure peut être rendue anonyme, c'est à dire que l'om-

## budsman ne donne pas le nom de la personne qui cherche conseil aux CFF?

PL: La personne qui me consulte décide après un entretien avec moi si la requête devient un «cas». Cela signifie que la confidentialité est garantie. Les collaborateurs et l'ombudsman sont tenus à la discrétion et au respect de la protection des données.

## DH: Comment peut-on s'imaginer le déroulement d'une procédure?

PL: La personne qui cherche conseil s'adresse directement à moi et j'organise dans tous les cas une rencontre avec elle. L'ombudsman conseille et c'est toujours le demandeur qui choisit de la suite à donner à l'affaire. Le demandeur informe son supérieur direct et m'annonce ensuite la procédure choisie. Dès que je suis en possession de la confirmation, je contacte l'employeur afin d'obtenir la vision de l'entreprise. S'ensuit un dialogue bilatéral entre l'employeur et moi-même. Il y a lieu ensuite de déterminer des propositions de solutions liées à la situation.

## DH: Comment se déroule votre collaboration avec les différents services des CFF? Sont-ils obligés de collaborer?

PL: L'ombudsman a le droit d'obtenir des renseignements et de consulter les documents. La fonction est indépendante et n'est liée à aucune directive. Elle est juste responsable de rendre des comptes à la direction de l'entreprise. Tous les départements des CFF sont tenus de soutenir l'ombudsman dans l'accomplissement de son mandat.

## DH: A quoi ressemble une solution possible?

PL: Les hommes sont au centre du débat. Il y a autant de solutions que de cas différents. En me basant sur mon expérience, je donne des recommandations, j'anime des séances de conciliation ou accompagne des processus destinés à résoudre la situation. J'ai aussi dirigé des médiations entre deux parties où on se contente d'essayer de communiquer. Souvent il s'agit aussi d'une prestation de traduction. Il est nécessaire de formuler les choses afin que l'autre partie ait la possibilité de trouver une solution qui nous permette de nous retrouver quelque part à mi-chemin.

## DH: Est-ce que les CFF sont tenus de mettre en application la solution proposée?

PL: Il s'agit de recommandations basées sur les expériences faites jusqu'à présent. En règle générale elles sont aussi appliquées.

## DH: Combien de cas arrivent chaque année sur le bureau de l'ombudsman?

PL: Depuis 2010, il s'agit d'environ 50 cas par année, qu'il y a lieu de traiter. Au niveau des contenus, il s'agit surtout de conseil et de coaching, de conflits de leadership et de travail ainsi que de questions générales.

## DH: Lorsque le Conseil d'administration ou le responsable HR font leur rapport, recevez-vous chaque fois un feedback?

Oui je montre chaque fois la structure des cas et présente de manière anonyme combien de cas relèvent par exemple des conflits d'ordre général, des problèmes de conduite ou de situations de travail. Une grande requête qui m'est faite concerne les questions systémiques, cela signifie qu'il est nécessaire d'évaluer si le cas est un cas individuel ou si on est en présence de la pointe de l'iceberg. Dans de pareils cas, je liste entre autres les constatations et les recommandations dans le rapport trimestriel. Dans le dernier rapport annuel, j'ai par exemple abordé le processus de recrutement, de formation et de licenciement, les cas qui s'y rapportent et les recommandations que j'ai formulées. Mon rapport est toujours apprécié par le responsable de CFF-HR et il est ensuite mis intégralement à disposition du Conseil d'administration des CFF. Ainsi un écho est garanti car la volonté de retirer tous les enseignements possible de ces cas existe réellement.

## DH: Je reconnais volontiers qu'il existe une réelle volonté d'apprendre dans les instances supérieures. Mais nous parlons ici aussi de la couche intermédiaire des cadres, lesquels se battent parfois contre tout changement.

PL: J'ai l'impression que l'acceptation est plus grande car je suis une autre approche. Je travaille plus comme une autorité de conciliation ou un juge de paix. Tout le monde peut me consulter, j'écoute et je suis en mesure ensuite de rassurer celui qui cherche conseil.

Comme je ne porte un cas au niveau des plus hautes instances de la hiérarchie que lorsque je n'ai plus d'autre possibilité, les cadres des couches intermédiaires de la

gestion du personnel n'ont pas d'autres solutions que de s'engager à suivre mes propositions de solutions ou mes recommandations. Et comme il ne s'agit pas de se contenter de classer le cas et la recommandation, je demande chaque fois une annonce d'exécution.

Bien que le collaborateur ait le droit de recourir à l'ombudsman – car il s'agit uniquement d'une observation neutre –, j'ai déjà reçu des signaux m'indiquant qu'il existe des supérieurs qui ne voient pas cette procédure d'un si bon œil car on cherche à résoudre les problèmes nous-même ou qu'on a peut-être des craintes.

## DH: Est-ce que vous recourrez parfois à des aides spécialisées externes?

PL: Je dispose d'un bon réseau. J'ai effectué ma formation de médiateur à la Haute école spécialisée de Berne. Là, nous analysons des cas compliqués au sein d'un groupe d'expérience à l'image d'une supervision. Je rencontre aussi à intervalles irréguliers un réseau libre d'autres ombudsmans qui sont actifs par exemple à l'UBS, chez Sandoz, auprès du canton de Zurich, de l'université de Zurich, afin que nous puissions procéder à un échange de nos expériences. Et je continue à participer à des cours de formation continue.

## DH: Est-ce que vous disposez aussi d'une aide juridique ?

PL: Ou je me fais conseiller tant au sein de l'entreprise qu'à l'extérieur. C'est important pour moi car les bases juridiques doivent être claires. Naturellement, je peux déconseiller à l'une ou l'autre partie de faire recours par voie juridique et d'accepter une médiation avec l'adversaire.

## DH: Est-ce que vous vous occupez aussi des incohérences lors de l'application de la convention collective de travail (CCT) ?

PL: Dans un premier temps, c'est l'affaire des partenaires sociaux de discuter de ces problèmes. Avec de la distance, je considère que ceux-ci ont fourni un très bon travail jusqu'à présent. En ce qui concerne la CCT, j'ai eu jusqu'à maintenant deux cas que j'ai pu régler conformément à la CCT. Il ne doit pas exister un cas exceptionnel concernant la CCT. Nous avons étudié ensemble le cas spécifique et établi un comparatif en diagonale. Nous avons alors constaté qu'un détail n'avait pas été pris en considération. On aurait pu découvrir cela aussi bien avec les partenaires sociaux, mais, dans le cas présent, on a préféré adopter une autre procédure qui consiste à recourir aux bons soins de l'ombudsman. Mais dans les principes de base de la CCT, dans le cas où toute une catégorie professionnelle est concernée, il s'agit d'une convention avec les partenaires sociaux. Je

n'exclus pas de devoir une fois participer à un dialogue, de devoir formuler l'une ou l'autre proposition ou d'être impliqué dans la modération d'une négociation. Mais je préfère concentrer mon travail sur un individu, bien que des groupes de personnes m'aient parfois consulté. Dans ces cas j'ai plutôt servi à ouvrir des portes avec les partenaires sociaux.

## DH: Existe-t-il aussi des cas de certificats de travail?

PL: Oui c'est un classique. Environ 20% des cas relèvent des certificats de travail. Je fais un exemple fictif. Dans l'entreprise il y a une personne qui travaille depuis 10 ans. Durant 9 ans elle a fourni un bon à très bon travail. Un changement de dirigeant conduit ensuite au fait que la chimie ne fonctionne plus. Cela peut très bien se produire sous la forme d'un effondrement des prestations, comme une sorte de résistance. On débouche ensuite sur une séparation et un certificat de travail est alors rédigé. J'ai alors souvent assisté au fait que la vision d'ensemble soit perdue et que l'on ne fasse référence qu'aux derniers six mois de la collaboration.

## DH: Et les procédures de nomination?

PL: Les procédures de nomination sont souvent des cas particuliers où le collaborateur se demande pourquoi il n'a pas été choisi. Mon rôle consiste uniquement à trouver les documents qui me permettent d'établir que le processus de nomination s'est établi correctement, que le descriptif du poste s'est fait, que l'évaluation des candidats a été effectuée correctement de même que la nomination. Le choix final ne fait pas l'objet de mes investigations.

## DH: Des différences lors d'évaluations du personnel, comment gère-t-on un cas pareil ?

PL: Il y a ici aussi une solution pour chaque cas. Dans un premier temps il s'agit d'arrêter l'escalade au prochain niveau hiérarchique. Ensuite, on va rédiger un protocole des faits, dans lequel figurent tous les points litigieux. L'essentiel est que le collaborateur ne signe ce protocole que lorsque ces points y sont relatés. Il ne sert à rien qu'il se présente une année plus tard devant l'ombudsman en disant qu'il a dû signer le protocole sous la pression.

## DH: Existe-t-il aussi des cas de mobbing?

PL: Oui il y en a aussi. Le mot «mobbing» est relativement souvent employé, mais on doit considérer les cas de manière très différenciée. Est-ce qu'il s'agit d'un collaborateur isolé avec lequel on ne parle plus, qu'on coupe de la filière d'informations ou qu'on place dans un groupe. Cela pourrait être considéré comme une tentative

de mobbing. Mais pour que le mobbing soit effectivement avéré, cela doit être systématique et ciblé et c'est une situation à laquelle nous assistons rarement.

## DH: Où situez-vous l'origine de ces cas, s'agit-il d'absence de considération ou plutôt d'actes intentionnels?

PL: Il y a certainement un nombre varié de facteurs. Les CFF ont effectivement beaucoup changé et une autre idée de l'entreprise s'est développée entretemps. Beaucoup de dirigeants sont des personnes qui ont changé de cap professionnel, ce qui signifie qu'ils ont été socialisés dans un autre environnement. Cela conduit naturellement au fait que ces personnes qui ont une vision de l'extérieur – ce qui n'est fondamentalement pas une mauvaise chose – et d'autres habitudes, viennent chez nous peut-être aussi parfois avec une manière d'agir plus rigoureuse. Cela peut provoquer des changements, ce qui ne doit pas forcément être négatif mais qui provoque une certaine influence dans les rapports avec le personnel. Peut-être que cette arrivée est stimulante, ce qui peut être mis en relation avec la mise en œuvre intégrale des objectifs. Ce n'est du reste pas une spécificité des CFF, cela devient une généralité au niveau du développement de la société. Il existe une forte tendance à définir partout des règles, mais cela ne sert à rien si leur respect n'est pas contrôlé. Cela conduit à un surcroît de pression et une augmentation des exigences dans le cas où par exemple, les objectifs ne sont pas atteints. Les cheminots en particuliers jouissent d'une très grande conscience des responsabilités et ils assument de plus en plus d'obligations, qu'ils ne devraient pas forcément assumer.

## DH: Comment se déroule la procédure à l'approche de la conclusion ? Sentez-vous un soulagement ou est-on parfois un peu déçu?

PL: Comme je n'ai ni un rôle de gagnant pas plus que de perdant, mais qu'au contraire je conduis le processus dans le cadre d'une médiation réciproque, il peut toujours arriver que les personnes concernées ne soient pas disposées à effectuer correctement le travail de confiance destiné à leur faire perdre les mauvaises habitudes. Dans de pareil cas, il peut toujours y avoir des mesures correctives. Un de ces cas vient justement de se produire. On a établi une convention dans le cadre d'une médiation, j'ai accompagné le processus et une année plus tard, une des parties a eu l'impression que l'autre ne remplissait pas les engagements pris dans la convention. Nous avons donc repris l'affaire, nous sommes assis ensemble autour d'une table durant une heure et maintenant cela fonc-

tionne à nouveau. Pour moi ce n'est pas un cas simplement résolu et je le suis toujours attentivement. Simplement aussi parce qu'il est parvenu à une bonne conclusion.

**DH: Existe-t-il un art de la surveillance?**

PL: Je rédige des recommandations et j'exige un feed-back, cela fonctionne bien. Lorsqu'il s'agit d'une convention de départ, le certificat de travail est une des parties intégrantes. Je veux éviter qu'on se mette d'accord pour le moment et que six mois après, lorsque le certificat de travail arrive, on tombe des nuages. La vision globale est très importante. De même, lors de la conclusion du cas tous les objets en cours doivent être résolus. Cela a toujours fait ses preuves.

**DH: Comment voyez-vous votre emploi du temps?**

PL: Je n'ai pas de secrétariat, tous les cas me parviennent et je rencontre toutes les personnes qui demandent conseil. Si je compte avec 50 cas en cours chaque année, cela donne à peu près un emploi à 60%.

**DH: La fonction d'ombudsman est donc effectivement un emploi solitaire?**

PL: C'est comme cela et je ne délègue pas ce qui me rend fier.

**DH: Comme vous nous l'avez confié précédemment, la pace de l'ombudsman n'a pas été occupée durant une année et demie avant qu'on se décide à la réoccuper. Quelles attentes sont liées à cette décision et quelles conditions vous ont été posées?**

PL: Un sondage interne a été lancé pour déterminer si la présence d'un ombudsman représentait une plus-value et cela a incité la direction de l'entreprise à mettre cette activité à disposition. Cela est intervenu entre-autres dans le cadre d'une revalorisation du personnel et naturellement avec comme objectif de faire remonter la satisfaction des collaborateurs.

Il n'existe aucune condition au niveau de la politique du personnel afin que je traite un certain nombre de cas ou que j'empêche des procédures judiciaires. On m'a mandaté pour proposer une offre aux collaborateurs, pas pour faire des économies. C'est une différence essentielle.

**DH: Sous quelle forme se fait la prise de contact avec l'ombudsman?**

PL: Normalement on me contacte sous la forme d'un mail adressé à «ombudsstelle@sbb.ch» ou par téléphone au numéro 079 519 9 519. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas de secrétariat, on m'atteint directement.

**DH: Monsieur Lehmann, je vous remercie pour cet entretien.**

## La conduite du personnel des locomotives

La conduite du personnel des locomotives – visiblement qu'une histoire de quantité. *Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio*

En son temps, le VSLF s'était élevé contre la diminution du nombre de mécaniciens attribués à chaque chef pour des raisons de coûts principalement. En effet, qui dit moins de mécaniciens par chef dit plus de chefs du personnel des locomotives (CLP) mais aussi une augmentation des coûts de l'ordre de quelques millions. Le VSLF avait surtout attiré l'attention sur le fait que l'essentiel dans la conduite des collaborateurs était la qualité mais pas la quantité. Du côté des CFF on a toujours mis en avant l'importance d'un encadrement et d'une conduite étroites du personnel des locomotives et on a procédé au remaniement du personnel dirigeant sans se laisser distraire. Un certain nombre de cas continue à démontrer que l'objectif autoassigné d'une bonne conduite du personnel des locomotives n'est pas forcément rempli. Un exemple particulièrement extrême s'est déroulé durant les mois passés. A l'origine de cette démonstration se situe l'événement décrit ci-dessous.

«J'étais en mouvement de manœuvre avec la locomotive du train xxx, arrêté devant l'interphone près du dépôt. L'aiguilleur m'a donné l'ordre de passer par une voie adjacente pour mettre ma loc sur la voie 17 et la laisser enclenchée sur cette voie. A la hauteur du poste d'aiguillage se tenait un homme, visiblement membre de l'entreprise. Dès que je me suis arrêté à distance d'un signal nain présentant l'image d'arrêt du personnel, il est monté dans la cabine de la locomotive sans que j'aie eu le temps de l'y inviter. L'homme m'a donné l'ordre de poursuivre la marche, chose que j'ai refusé de faire. Il était présomptueux, autoritaire et m'a considéré de haut. Je lui ai demandé qui il était car il ne s'était ni présenté pas plus que, comme prescrit, il n'avait présenté la moindre carte. Il se la jouait comme si j'étais un idiot et pensait que je finirais bien par voir qui de nous deux était le meilleur. Je lui ai demandé si tout allait bien ou s'il y avait un problème. J'aurais souhaité une approche plus collégiale. Il a commencé à se moquer de moi. C'est à ce moment que j'ai changé de cabine.

Une fois la cabine mise en service, j'ai demandé à l'aiguilleur de me confirmer la manœuvre en direction de la voie 17. J'ai donc conduit la locomotive sur la voie 17 et procédé à un nouveau changement de cabine. Lorsque je suis arrivé dans l'autre cabine, le collègue m'a proféré d'autres remarques sur mon apparence ainsi que sur

mes capacités. Il m'a conseillé de me taire, le tout accompagné de paroles que je n'oserais pas proférer à n'importe lequel de mes collègues. Il a réclamé entre autres que je remise complètement la machine. Il ne m'a pas donné non plus d'explication pour cet ordre. Je ne savais toujours pas si cet homme était un mécanicien de locomotives et ce qu'il venait faire sur cette machine. Finalement, il a commencé – et j'aimerais être clair ici sur ce point – à se mettre en boule et à m'agresser. J'avais la table de conduite dans le dos et j'ai tenté de lui résister ce qui l'a rendu plutôt violent. J'ai été d'abord repoussé en direction de mon siège puis écrasé contre la vitre frontale. A cette occasion je me suis foulé le majeur gauche. J'ai finalement fini par me libérer et j'ai quitté la cabine avec le doigt sanguinolent. J'ai ensuite informé le répartiteur, mon CLP et l'aiguilleur de la situation. Le mécanicien pensait encore que le train était supprimé. Plus tard, il est reparti avec la machine. Je suis allé chez l'aiguilleur pour lui montrer mon doigt blessé et il m'a reconfirmé l'exactitude du mouvement de manœuvre en direction de la voie 17.

Le fait que le collègue ne se soit pas présenté, qu'il ne m'ait pas communiqué le nouveau mouvement de manœuvre, qu'il se soit comporté de façon inqualifiable et que finalement il m'ait agressé est totalement inadmissible. Après l'agression j'ai dû me rendre aux urgences, afin de faire examiner ma main. Il ne m'a pas été possible ensuite de poursuivre ma prestation.» Celui qui s'attend à ce que cet incident qui a été signalé au moyen d'une annonce ESI soit traité par les instances supérieures avec toute l'attention que la situation mérite, sera rapidement déçu. Laissons les collaborateurs concernés prendre la parole.

«Rapport de prestation  
XY janvier 2015  
Mesdames, Messieurs

J'ai débuté ma carrière de mécanicien en 2009. Nous étions la dernière classe de Monsieur A et nous étions fiers et plein d'élan. Monsieur A est devenu ensuite expert d'examen et a tout de suite été reconnu comme une personnalité renommée et compétente. Il peut donc servir de personne de référence dans mon cas. J'ai effectué l'examen final ainsi que la course de contrôle avec le PEX B qui m'a attribué un bon à très bon (5,5) ce qui atteste de mes compétences spécifiques.

Au dépôt de K, nous avons été encadrés par le CLP X de manière compétente. Plus tard, le CLP Y est venu en renfort. Monsieur Y nous donnait l'impression d'être engagé et zélé. Il était prompt à la sollicitation, agissait dans l'intérêt des CFF et appliquait les prescriptions. Mais il trompait bien son monde. Je décrirais nos relations comme affables et ouvertes. C'est pourquoi je pensais que je trouverais en Y une oreille attentive lors de situations délicates, pour lesquelles je recherchais un conseil. Malheureusement, notre relation a fini par devenir de plus en plus tendue. J'ai eu l'impression qu'un certain nombre de sujets sensibles lui étaient fondamentalement désagréables et que s'ils se présentaient à lui il ne s'en occuperait pas correctement.

L'incident de l'été dernier est encore inconcevable pour moi. J'ai été provoqué verbalement dans la cabine de conduite, humilié, contraint et effectivement agressé par un collègue professionnel qui ne s'est jamais identifié. J'ai dû me faire soigner par un médecin et, le jour même, pendant l'arrêt maladie qui s'en est suivi, j'ai été mis massivement sous pression par le CLP Y, pour que je le rencontre le plus vite possible. J'ai réussi à me rendre devant la salle de séance de la gare F dans le délai qu'il m'avait fixé. Le CLP Y m'a conduit à l'intérieur et, de manière surprenante, mon bourreau ainsi que le remplaçant du responsable de filiale de F m'attendaient à l'intérieur.

J'ai été présenté et on m'a permis de faire une déclaration. Ma demande d'être assisté par un accompagnant a été refusée à de nombreuses reprises. Par contre, on m'a mis sous pression en me priant de parler et que cela sentait mauvais pour moi. Rétrospectivement, j'aurais dû quitter la salle immédiatement et enregistrer une plainte auprès de la police. J'étais cependant complètement perplexe et j'ai continué à me sentir blessé profondément, découragé et trahi. Personne ne s'est préoccupé du fait que je sois sorti des urgences avec mes blessures, venu directement, que j'aie refusé de faire une déclaration et que j'aie dû signer à la place une lettre sur laquelle figurait en toutes lettres qu'un dialogue «d'éclaircissement» avait eu lieu.

Je trouve insupportable qu'ensuite, et selon le CLP Y, toutes les annonces ESI aient été effacées et que le responsable de la Conduite des trains ait donné son accord pour qu'on renonce à une analyse d'événement. En outre, le répartiteur ainsi que l'aiguilleur de dépôt qui étaient en service au moment des faits ont été priés de se taire. Le fait de continuer comme si rien ne s'était passé, contredit complètement le principe de collégialité prôné par les CFF.

Plus tard, lors d'un entretien téléphonique avec le CLP Y, celui-ci m'a laissé entendre qu'on me considérait maintenant plutôt comme une victime. J'en ai eu assez. Pour moi, il était clair que je ne pouvais plus rester dans cette entreprise. J'ai mis un terme à mon contrat de travail le 31 janvier 2015. J'ai dû attendre de recevoir mon rapport de travail par peur des représailles. Mais maintenant, je ne vois plus aucune raison de retenir plus longtemps pour moi ma frustration et ma déception par rapport à l'attitude d'incompétence sociale totale de mon supérieur et de son complice, le responsable de filiale de F.

Comme je l'ai dit plus haut, le CLP Y est professionnel et loyal. Je ne veux pas le dénigrer. Il ne s'agit pas non plus de le blanchir. Cette lettre doit donner l'occasion d'améliorer des processus et elle va être distribuée à plusieurs endroits afin que tout ne soit pas à nouveau caché sous le tapis. J'ai ressenti de plus en plus de pression de la part du CLP Y. Les appels téléphoniques se déroulaient généralement durant les jours de congé ou après la fin de service. L'intonation me semblait toujours suffisante, hautaine et indifférente. Je n'ai rien entendu de sa part durant les trois semaines qui ont suivi ma démission. Il avait annoncé une discussion sur ce qui s'était passé durant l'été dernier – elle n'a jamais eu lieu. Entre 2009 et 2015 j'ai eu en tout cinq cas de ZUB. Lorsque j'en ai annoncé trois en deux mois, un entretien avec le CLP Y a aussi été planifié – il n'a pas non plus eu lieu. Lors des entretiens de conduite et de développement, il n'a pas hésité à me rappeler les points qui venaient de se dérouler. Mais des déclarations comme «tout le monde est remplaçable», «si ça ne convient pas, il faut y mettre un terme» ou «tu as finalement signé» m'ont beaucoup touché et me semblent peu glorieuses de la part d'un chef.

C'est très démoralisant. J'aurais aussi bien voulu recevoir des paroles encourageantes pour douze mois de travail sans incident. De telles actions ne sont pas sans laisser des traces chez moi. Dans le doute, j'ai commencé à chercher à éclaircir moi-même le cas en m'adressant aux instances compétentes, aux autres divisions et à d'autres experts d'examen tant je n'étais pas d'accord avec la méthode pratiquée par le CLP Y. Je ne veux pas m'étaler dans les détails ici mais j'ai archivé chez moi tous les documents et les annonces. Ce qu'il en ressort majoritairement c'est que souvent des affirmations inexactes ou fausses ont été proférées. Cela n'a fait que renforcer ma méfiance envers mon supérieur et je peux vous affirmer ici que je ne suis pas le seul dans cette situation.

Finalement, j'aimerais dire ceci: j'ai effectué mon service en m'engageant totalement et j'ai essayé d'annoncer les irrégularités tout en proposant des solutions pour résoudre les problèmes. Je me sens trompé par mon supérieur, qu'il ne me prenne pas au sérieux et que les CFF me laissent seul me débrouiller. Cependant j'aimerais me montrer magnanime et espère que le CLP Y trouve dans mes critiques l'occasion d'améliorer la situation. Je sais qu'il en est capable. Car finalement, un chef du personnel des locomotives ne tombe pas du ciel comme cela du jour au lendemain.

C'est dans cette optique que je vous souhaite tout de bon et vous envoie mes cordiales salutations.»

Et quelle a été la réponse de la direction de la conduite du personnel des locomotives?

«Nous vous confirmons que nous avons reçu votre rapport de prestations ainsi que la description que vous nous avez fournies sur le déroulement des événements des derniers mois.

Nous vous remercions de vos considérations et de l'établissement des faits qui vous ont conduits à donner votre démission. Simultanément, nous regrettons que le dialogue visant à obtenir une analyse constructive et critique des faits qui ont conduit à cette situation ne se soit pas fait plus tôt. Vous avez énuméré un certain nombre de points que nous allons approfondir avec les personnes concernées. Finalement nous vous inviterons volontiers à participer à un entretien.»

L'entretien s'est effectivement déroulé – en présence du responsable de filiale et du collaborateur. Durant cet entretien d'une heure, le responsable de filiale s'est excusé au nom des CFF et a expliqué que des fautes avaient été commises mais que le processus allait être modifié à l'avenir. En outre, le cas concernant la destruction des rapports ESI comme l'avait affirmé le CLP Y n'était pas vrai et ils n'avaient pas été effacés. Le collaborateur a ensuite appris que cet entretien mettait un point final au cas et que pour les CFF tout était résolu. C'est aussi simple que ça. Pour la direction de la conduite du personnel, une bonne conduite consiste principalement dans le fait de pouvoir disposer du plus grand appareil de conduite possible. Et à nouveau cela passe par la perte pour les CFF d'un collaborateur motivé, un collaborateur qui était vraiment nécessaire à l'entreprise, dans ces temps de pénurie de personnel des locomotives. Le problème est que c'est justement cet appareil de conduite du personnel qui a contribué à cette perte. Ajoutons que la confiance du personnel envers ses supérieurs se montait à 41 points lors de la dernière enquête de satisfaction du personnel.

## Comment c'était autrefois – un coup d'œil en arrière

Le 24 avril 2015 Matthias Wey, président de la section Hauenstein-Bözberg ainsi que Daniel Hurter, rédacteur du LocoFolio ont rendu visite le 24 avril 2015 au mécanicien retraité Walter Bögli, âgé aujourd'hui de 95 ans. En 1945, alors qu'il était aspirant mécanicien, il avait survécu à une attaque aérienne, mais le mécanicien n'a pas eu la même chance. Walter Bögli nous a aussi raconté l'une ou l'autre anecdote du temps passé.

*Nous sommes assis auprès de Walter, dans la chambre, des images et des articles de journaux d'un temps passé depuis longtemps jonchent la table basse et nous écoutons attentivement son récit.*

J'ai été affecté en tant qu'aspirant mécanicien au dépôt de Bellinzona alors que j'étais marié depuis six mois. Un jour on m'a annoncé que je devais effectuer un remplacement de huit jours à Chiasso puisque quelqu'un de ce dépôt était malade. C'était le deuxième jour et j'ai attiré l'attention du mécanicien Bezzola sur un avion qui volait en provenance de Milan. Le mécanicien a juste pensé: cela ne joue aucun rôle. À peine avait-il dit cela qu'une explosion s'est produite dans la cabine de conduite et qu'il y avait des débris partout. L'avion arrivait si vite que j'ai juste eu le temps de me jeter par terre. Malgré tout j'ai été touché puisqu'on a été attaqué de travers à l'arrière. Mais j'ai eu de la chance. Lorsque je me suis retourné vers le mécanicien, je me suis rendu compte qu'il avait un grand trou dans le corps et qu'il était mort. Ce n'était vraiment pas une très belle vision.

*Walter nous montre des images de la locomotive bombardée et poursuit.*

Le tragique de l'histoire est que le mécanicien aurait dû avoir la pause lorsque l'attaque aérienne s'est produite. Mais comme cela se faisait beaucoup à l'époque, il avait convenu à l'avance avec celui qui devait le relever qu'il continuait à travailler. Vu de la sorte, c'est le mauvais qui a été tué. Au dépôt j'ai dû ensuite être soigné puisque j'avais un certain nombre de débris au visage.

*Au moment d'aborder le point où le chef de dépôt est arrivé, les yeux de Walter se sont illuminés, car malgré les circonstances tragiques, il s'est néanmoins passé quelque chose de comique.*

Le local de repos de la gare de Bellinzona était chauffé avec des poêles et il y faisait toujours froid. Lorsque ce jour nous avions fait le plein de la locomotive avec du charbon frais, j'ai recherché alors une belle pierre qui aurait bien pu servir de «bouillotte dans mon lit». J'en ai trouvé une et l'ai rangée dans ma valise. Après l'incident avec l'avion, le chef de dépôt m'a dit de laisser ma valise sur la locomotive et qu'il irait la chercher lui-même. Je n'y ai plus pensé et je me suis rendu en gare où j'ai attendu le chef de dépôt, afin de rentrer avec lui à Bellinzona. J'ai vu ensuite le chef de dépôt arriver avec ma valise et la lourde



pierre qu'elle contenait et qui cheminait dans les voies. Je lui ai dit qu'il aurait dû ouvrir la valise, mais il m'a répondu qu'il ne voulait pas le faire. *La raison était qu'à cette époque un intense trafic de contrebande se déroulait à travers la frontière et que le chef de dépôt ne voulait pas prendre Walter la main dans le sac avec de la marchandise de contrebande.* J'ai ensuite ouvert ma valise et ai sorti la pierre. «Je vois encore aujourd'hui la tête du chef de dépôt lorsqu'il a vu la pierre» dit-il en ricanant comme si cela venait de se produire. *Durant ces 8 jours de remplacement à Chiasso, sa femme s'était rendue à Lucerne chez des parents. Sans téléphone, il*

*lui était difficile de l'atteindre. Lorsqu'elle a été informée de ce qui venait de se produire, elle s'est mise immédiatement en route pour Bellinzona et Walter s'est mis au lit, sans toutefois trouver le repos.* Finalement, je me suis levé et je me suis rendu au réfectoire car je savais très bien que je rencontrerais toujours quelqu'un là-bas. J'y ai attendu durant 2 heures et j'ai été vraiment très soulagé lorsque ma femme est enfin arrivée. Longtemps après cet incident lorsque le chef de dépôt me rencontra à Bellinzona, il s'arrêtait chaque fois et me disait: «Savez-vous que le fait que vous soyez là est vraiment un miracle?».

Peu de temps après, une femme s'est coincée sous le chasse-corps de ma locomotive. On ne sait jamais ce qui peut vous arriver. C'est certainement toujours le cas. Avec les vitesses plus élevées auxquelles on roule aujourd'hui, c'est peut-être certainement plus souvent le cas. Je me rappelle encore très bien lorsqu'un mois après l'incident de Chiasso, j'ai été impliqué dans un autre accident et que lorsque le chef mécanicien est monté sur la locomotive il s'est exclamé: «Encore vous!»

À l'époque, il y avait plein de petits rois dont la principale occupation était de chicaner le personnel de sorte qu'en tant qu'aspirant mécanicien on se sentait parfois très dévalorisé. Ça a été aussi le cas d'un jeune aspirant de Bâle, fraîchement marié lui aussi, qui a été obligé d'effectuer ses 300 jour de conduite seul à Bellinzona alors que cela aurait aussi été possible à Bâle. Il a donc dû se déplacer à Bellinzona, où le manque d'appartements était cruel. Lorsqu'enfin après une année, il a fini par trouver un appartement, on lui a signifié qu'il pouvait retourner à Bâle. De telles choses se sont souvent produites.

*Walter avait aussi quelques anecdotes à raconter sur ses collègues de travail.*

À l'époque, on circulait encore à la vapeur jusqu'à Luino. Une fois, je n'ai pas eu de chance avec un mécanicien. Chaque fois que j'ouvrais la porte du foyer, il me disait: «Vous n'avez pas besoin de rajouter de feu maintenant.» Je le laissais alors en l'état et attendais qu'il me donne l'ordre de charger le foyer. Après un certain temps il me disait sur un ton de reproche: «Est-ce que vous ne voulez pas entretenir le feu?» Et tout le chemin en direction de Luino s'est déroulé de la même manière. J'étais si furieux que je me suis juré d'entreprendre quelque chose. J'aurais pu balancer le mécanicien dans le foyer ou lui taper sur la tête avec la pelle à charbon mais j'aurais certainement eu beaucoup d'ennuis ensuite. Sur le chemin du retour, avec un train de voyageurs, j'ai déclaré au mécanicien que j'avais fait un bon feu et que je ne toucherais plus la pelle à charbon. Il ne m'a pas cru et à un certain moment, il m'a demandé: «Ne voulez-vous pas entretenir le feu?» Je lui ai alors répondu: «Je vous ai dit que je ne toucherais plus une pelle à charbon et que je me contenterais de tirer de l'eau.» Lorsque nous sommes finalement arrivés à Bellinzona, il m'a dit: «Je vais empocher votre salaire», ce à quoi je lui ai répondu: «Vous pouvez bien le prendre, il n'est pas si grand.» Les choses étaient dites. J'ai été ensuite relevé par un aspirant d'Olten qui a eu la joie de vivre les mêmes instants que moi avec ce mécanicien. Lorsqu'il m'a demandé comment c'était allé, je lui ai répondu: «Bien.» – «Qu'est-ce que tu entends par bien?» – «Sur le chemin du retour je

**«So etwas vergisst man seiner Lebtag nicht», sagt heute der 75jährige Walter Bögli, der in Niederbipp aufgewachsen ist und heute in Solothurn lebt. Mit einer Dampflokomotive im Bahnhof von Chiasso rangierend, wurde er vor 50 Jahren von einem Kriegsflugzeug beschossen. Sein Kollege kam dabei ums Leben.**

*Urs W. Scheidegger*

Die alliierten Flugzeuge kreisten etwa zehn Minuten über der Grenzstadt. Plötzlich schoss ein Jagdflugzeug im Tiefflug herunter und gab mehrere MG-Salven gegen einen manövrierenden Zug ab. Zu diesem Zeitpunkt bewegte sich etwa 40 Meter davon entfernt ein Leichenzug, dessen Teilnehmer, von Panik erfasst, nach allen Richtungen auseinanderstoben. Das Pferd ist mit dem Leichenwagen durchgebrannt. Was sich anhört wie aus einem Action-Drehbuch, hat sich tatsächlich vor 50 Jahren in Chiasso zugetragen. Am 11. Januar 1945 um 13.15 Uhr griff ein amerikanisches Flugzeug mit Bordwaffen versehentlich den Bahnhof Chiasso an, wobei auf einer Rangierlokomotive der Lokomotivführer Lindoro Bezzola tödlich verletzt wurde.

### Gegen 40 Einschüsse

Bei dieser Intervention war Walter Bögli dabei. Der heute 75jährige, der in



**«Nie werde ich vergessen, alles ist so schnell passiert»: Walter Bögli.**

Niederbipp aufgewachsen ist und seit 1949 in Solothurn lebt, wurde im Gesicht verletzt. «Nie werde ich vergessen, alles ist so schnell passiert», erinnert er sich. Bögli, der 36 Jahre den Beruf eines Lokführers ausführte, war damals im SBB-Depot Bellinzona angestellt. An jenem 11. Januar befand er sich in der Funktion als Heizer auf der Rangierlok in Chiasso. Plötzlich habe es fürchterlich geknallt. Bögli sah, wie sein Kollege, im Führerstand von einem Stahlmantelgeschoss getroffen, mit einem Riesenloch in der Brust zusammensackte. Dass er selber heute noch am Leben sei, sagt Bögli, verdanke er dem Umstand, dass er sich instinktiv geduckt habe. Erst später,

n'ai pas donné un seul coup de pelle, il a tout fait tout seul.» Je courais le risque qu'on me rende responsable de cette situation. Mais après, j'aurais dû expliquer à mes supérieurs le genre de personnes qui étaient sous leurs ordres. Je ne me fais pas prier pour ce genre de choses et j'étais assez grand pour me défendre tout seul. Plus tard, j'ai appris que le mécanicien concerné était effectivement un «bouffeur de chauffeurs». Je ne sais pas s'il existe encore actuellement de pareils mécaniciens. À Lucerne, j'ai fui une fois un mécanicien. C'était à la manœuvre, la nuit à onze heures, lorsque j'ai pris ma valise et que je suis descendu de la locomotive, une locomotive à vapeur. Afin qu'il puisse poursuivre son travail, le mécanicien a dû s'occuper lui-même du feu. Je suis allé au dépôt et j'ai attendu la fin de service. À minuit, le mécanicien est arrivé au dépôt et m'a demandé: «Est-ce que tu ne veux pas t'occuper du feu de réserve?» J'ai répondu: «Bien sûr», et j'ai encore préparé le feu de réserve. Le mécanicien s'est ensuite excusé auprès de moi. Je dois dire qu'il était un homme correct. J'ai bien aimé rouler à la vapeur, peut-être encore plus qu'avec les locomotives électriques et lorsque le chauffeur avait de la peine à régler son feu correctement, je lui

ai toujours montré comment il fallait faire avec la pelle et le foyer.

*Entretemps, nous nous sommes déplacés à la cafeteria avec un de ses fils et sa fille et continuons à parler du bon vieux temps tout en dégustant un gâteau au chocolat et du café.*

Dans l'ensemble, je m'en suis bien sorti, hormis quelques petits accidents. C'est clair qu'on ne peut jamais être sûr que rien ne se passera. Ainsi, une fois je me suis arrêté dans une gare et j'ai vu un homme avec son vélo. Il s'est rendu ensuite en direction d'un chemin de campagne et je me suis fait la réflexion: «Où veut-il aller avec son vélo?» Lorsque je suis parti, il était sur son vélo et longeait la ligne de chemin de fer. Je savais que j'allais franchir un passage à niveau provisoire qui avait été érigé là pour permettre aux paysans de passer avec leurs machines agricoles et c'est là que j'ai percuté le cycliste. Le policier m'a ensuite demandé: «Combien de fois l'homme a-t-il rebondi?» Ce qu'il pouvait être «con». Lorsque j'ai vu que je ne pourrais pas éviter la collision, j'ai instinctivement fermé les yeux.

*Lorsqu'on fait référence au flot de nouvelles directives qui nous assaille de toutes parts, Walter se permet de citer une histoire qui lui est arrivée à Soleure.*

Il y avait aussi à Soleure une prestation de manœuvre de deux heures que nous, en

tant que mécaniciens de ligne, devions effectuer parce que cela passait mieux dans notre prestation au niveau du temps. À l'époque, le chef de gare et le chef de dépôt avaient sorti une directive qui prévoyait que comme le passage à niveau près du poste directeur devait être franchi souvent, il y avait lieu de raccorder toute la tranche à l'air. Naturellement cela ne se faisait jamais. Un jour que j'étais un peu de mauvaise humeur, je me suis dit: «Maintenant nous allons mettre en pratique ce que les deux autres ont pondu», et j'ai demandé que la conduite générale soit raccordée. L'agent de la manœuvre m'a dit: «Quoi, l'air: Tu déconnes.» Je lui ai dit: «Oui, un petit peu. Mais ça, tu dois le dire à ton «vieux» qui a écrit cette directive avec le chef de dépôt.» J'ai fermé la fenêtre, me suis assis et j'ai observé le manomètre de la conduite générale pour voir si la conduite avait bien été raccordée. Le sous-chef est aussi passé vers moi et m'a dit: «Walti, avance, les autres trains doivent attendre.» Je lui ai répondu: «Ça m'est égal, maintenant nous allons travailler selon le règlement.» Finalement la conduite a été raccordée et j'ai pu enfin rouler. Le chef manœuvre a naturellement laissé échapper sa frustration mais c'est finalement le sous-chef qui est venu vers moi et qui m'a dit: «Dis, j'ai enfin trouvé le fameux papier. C'est effectivement comme tu nous l'as dit.» J'ai acquis l'impression que quelqu'un me portait un certain respect.

Même l'attribution à un dépôt spécifique ne se faisait pas comme aujourd'hui.

**Beschädigung einer Lokomotive in Chiasso durch amerikanische Flieger**

ag. Am Donnerstag gegen 13.20 Uhr erschien über Chiasso ein Verband von etwa zehn amerikanischen Flugzeugen. Kurz darauf beschoss ein Jagdflugzeug im Tiefflug einen im Bahnhof von Chiasso auf Schweizer Territorium manövrierenden Eisenbahnwagen mit Maschinengewehrfeuer. Der Lokomotivführer, namens Bezzola, von Comolago, geb. 1892, verheiratet und Vater von zwei Kindern, wurde leicht verletzt. Hierauf beschoss das gleiche Flugzeug einen weiteren Zug, der sich auf der Fahrt von Como nach Chiasso am Ausgang des Monte Olimpino-Tunnels an der Schweizergrenze beim Bahnhof von Chiasso befand. Der Zugführer, ein italienischer Staatsangehöriger, mußte in schwerer Verletzung ins Spital von Chiasso übergeführt werden. Unter der Grenzbevölkerung herrschte während 1½ Stunden eine Panik. (Von der Abt. Presse und Funtspruch genehmigt.)

ag. Amlich wird mitgeteilt: Am Nachmittag des 11. Januar wurde zwischen 12.18 und 15.59 Uhr der östliche Teil der Schweiz, vor allem in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge teils amerikanischer teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen.

Nach vorangegangener Beschädigung eines von Como kommenden italienischen Güterzuges im italienischen Bahnhof von Chiasso, überflogen gegen 13.20 Uhr sechs amerikanische Jagdflugzeuge den schweizerischen Teil der Bahnhofsanlagen in Chiasso. Eines dieser Flugzeuge belegte mit Maschinengewehrfeuer eine auf schweizerischem Gebiet stehende Rangierlokomotive. Der Lokomotivführer Lindoro Bezzola wurde getötet und der Heizer Walter Bögli vom Depot Bellinzona leicht verletzt. Die Beschädigung der Lokomotive ist unbedeutend.

Après Bâle, je me suis retrouvé à Soleure. Avant j'ai aussi été à Lucerne et à Erstfeld. On nous a toujours déplacés. Il n'était pas possible d'émettre le moindre souhait et cela ressemblait simplement à: «dans un mois, ou moins parfois, vous devez être ici ou là». Lorsque j'étais stationné à Erstfeld nous étions une fois en route de nuit avec un train de marchandises. La course s'est soudain arrêtée devant une avalanche. Nous avons eu toutefois la chance de pouvoir attendre au chaud pendant que les autres, à l'extérieur, bossaient comme des fous pour dégager les troncs d'arbres. À un certain moment, la relève est arrivée depuis l'autre côté avec une locomotive à vapeur et nous avons ensuite franchi le cône de l'avalanche. Pour moi c'était naturellement une expérience impressionnante même si cela représentait une longue journée. Nous avions commencé notre service le matin à six heures et fini seulement le lendemain matin à six heures.

On se rend compte que l'affaire de Chiasso avec l'attaque aérienne a laissé des traces marquantes

Am 11. Januar, um 13 15 Uhr, griff ein amerikanisches Flugzeug mit Bordwaffen versehentlich den Bahnhof Chiasso an, wobei auf einer Rangierlokomotive der Lokomotivführer Bezzola Lindoro von Comolago, geb. am 23. Januar 1892, verheiratet, Vater von zwei Kindern, tödlich verletzt und der Führerhilfe Bögli Walter leicht verletzt wurden. Wir sprechen den Hinterlassenen des infolge eines kriegerischen Übergriffes auf unser Land bei der Erfüllung seiner Berufspflicht ums Leben gekommenen Eisenbahners unser herzlichstes Beileid aus und wünschen dem Kollegen Bögli rasche und völlige Genesung.

**Die gestrigen Luftraumverlegungen**

ag. Amlich wird mitgeteilt: Am Nachmittag des 11. Januar wurde zwischen 12.18 und 13.59 Uhr der östliche Teil der Schweiz, vor allem in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge teils amerikanischer teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen.

**Der Zwischenfall von Chiasso**

Fliegeralarm wurde östlich der Linie Frauenfeld — Zürich — Glarus — Chur — St. Moritz — Bellinzona ausgelöst. Nach vorangegangener Beschädigung eines von Como kommenden italienischen Güterzuges im italienischen Bahnhof Chiasso, überflogen gegen 13.20 Uhr sechs amerikanische Jagdflugzeuge den schweizerischen Teil der Bahnhofsanlagen in Chiasso. Eines dieser Flugzeuge belegte mit Maschinengewehrfeuer eine auf schweizerischem Gebiet stehende Rangierlokomotive. Der Lokomotivführer Bezzola Lindoro wurde getötet und der Heizer Bögli Walter vom Depot Bellinzona leicht verletzt. Die Beschädigung der Lokomotive ist unbedeutend.

Von anderer Seite geht uns folgende Darstellung zu: h. Bellinzona, 11. Januar. (Privatteil.) Amlich wird mitgeteilt: Am Nachmittag des 11. Januar wurde zwischen 12.18 und 15.59 Uhr der östliche Teil der Schweiz, vor allem in der Richtung Nord-Süd, durch einzelne und durch Gruppen fremder Flugzeuge teils amerikanischer teils nicht feststellbarer Nationalität überflogen.

Nach vorangegangener Beschädigung eines von Como kommenden italienischen Güterzuges im italienischen Bahnhof von Chiasso, überflogen gegen 13.20 Uhr sechs amerikanische Jagdflugzeuge den schweizerischen Teil der Bahnhofsanlagen in Chiasso. Eines dieser Flugzeuge belegte mit Maschinengewehrfeuer eine auf schweizerischem Gebiet stehende Rangierlokomotive. Der Lokomotivführer Lindoro Bezzola wurde getötet und der Heizer Walter Bögli vom Depot Bellinzona leicht verletzt. Die Beschädigung der Lokomotive ist unbedeutend.

et les pensées de Walter y reviennent sans cesse et font remonter d'autres histoires.

Oui le cas à Chiasso a été le plus mauvais événement. C'était la phase finale de la guerre, les Américains étaient en train de déployer leurs forces du sud de l'Italie vers le nord. Et là il y avait aussi ce chauffeur que je ne suis pas prêt d'oublier. Nous étions ensemble à la manœuvre, nous nous sommes salués à la prise de service, mais après, nous n'avons plus échangé un seul mot. À un certain moment, je lui ai demandé: «Qu'est-ce qu'il y a avec toi, pourquoi ne dis-tu rien ?» Il m'a alors répondu: «Tu sais, je ne raconte pas volontiers cette affaire. J'ai effectué mon service militaire au Monte Ceneri, et une fois, j'ai dû aller en patrouille avec un camarade. Là, les Allemands nous ont capturés sur le territoire italien. D'abord, il s'est agi pour nous de se rendre rapidement au bureau et que nous pourrions ensuite repartir. Finalement nous avons atterri dans un camp de prisonniers. Le pire dans cette histoire est que mon épouse m'avait dit pendant le congé du week-end qu'elle était enceinte. Je lui ai toujours écrit depuis l'Italie mais elle n'a jamais rien reçu à la maison. Elle est donc naturellement partie du principe que je l'avais laissé tomber.» Après m'avoir raconté tout cela, il s'est senti soulagé et j'ai eu l'impression de pouvoir l'aider un peu. Nous avons ainsi abordé le thème qui nous préoccupe encore aujourd'hui: un CLP qui ne roule pas. Walter hoche la tête.

Avoir un supérieur qui n'avait jamais lui-même suivi une formation de mécanicien n'était pas une chose pour moi. À Olten, il y avait le chef mécanicien Gobeli, qui m'avait tout simplement dans le nez. Une fois, à Soleure, il est monté juste avant le départ en direction d'Herzogenbuchsee dans la cabine. Il avait vu que je n'avais pas disposé mon horaire dans le porte-horaire, vu que je connaissais naturellement la ligne par cœur. Lors du premier arrêt, à Derendingen j'ai sorti l'horaire de ma valise et l'ai placé en évidence. Le chef mécanicien a alors dit: «Maintenant ça me convient mieux.» En route nous avons franchi un passage à niveau avec les barrières ouvertes. Il m'a demandé: «Pourquoi avez-vous franchi ce passage sans réagir?» Je lui ai répondu que les barrières étaient toujours ouvertes et que c'était un paysan qui devait les desservir. Il m'a alors répondu: «Vous devez donc faire un rapport.» À mon tour je lui ai répondu: «Vous avez dit que vous feriez un rapport parce que je n'avais pas mis mon horaire en évidence. Vous pouvez donc traiter le problème avec la barrière en même temps.» Quand quelqu'un raconte de telles inepties je deviens vite détestable. Le jour d'après, j'ai appris que le chef mécanicien avait appelé son mécanicien préféré à Soleure pour lui demander une évaluation de la situation



Mit Kreisen markiert die Einschüsse in der Dampflok, in der Walter Bögli vor 50 Jahren beschossen wurde. (Fotos: zvg)

als das im Gleitflug herangeflogene Flugzeug wieder den Motor anwarf, habe er realisiert, was geschehen sei. Zwischen dreissig und vierzig Einschläge wurden an der Lok gezählt.

Tage später kam es zu weiteren Zwischenfällen, als vermutlich wiederum aus Versehen amerikanische Jagdflugzeuge im Zusammenhang mit der strategischen Bombardierung zwischen

Norditalien und dem Deutschen Reich den Bahnhof von Chiasso mit Maschinengewehrfeuer belegten. Am 27. Januar wurde eine weitere Lok zerschossen. Menschen kamen keine zu Schaden, im Bahnhof Chiasso war man gewarnt. Inzwischen waren in dem Gebiet auch zwei 20 mm Fliegerabwehr-Batterien in Stellung gebracht worden. Am Morgen des 4. Februar 1945 nä-

herte sich erneut eine Fliegerstaffel amerikanischer Jagdflugzeuge von Como her dem Bahnhof von Chiasso, worauf beide Batterien das Feuer eröffneten. In einem dieser Flugzeuge wurden Treffer beobachtet, und es stürzte rund drei Kilometer südwestlich von Chiasso auf italienischem Gebiet ab. Das Schicksal der Besatzung blieb ungeklärt.

avec la barrière. Celui-ci s'est empressé de me relater la chose.

Nous luttons actuellement pour préserver chaque jour de congé. Il semble qu'à ce sujet c'était aussi visiblement une autre époque.

Jusqu'ici tout allait bien. Je déposais relativement beaucoup de demandes de congé car je dirigeais deux chœurs et chantais dans un troisième. La musique a toujours été quelque chose d'important pour moi. Et je dois dire que les répartiteurs d'Olten ont vraiment toujours réussi à satisfaire mes demandes. Lorsque j'ai été retraité, j'ai écrit une lettre dans laquelle je remerciais les répartiteurs pour le sympathique traitement auquel j'avais eu droit. Je leur ai envoyé en outre une tourte de Soleure. J'ai ajouté dans la lettre que cela faisait longtemps que j'aurais voulu témoigner ma reconnaissance mais que je ne l'avais pas fait de peur de faire croire que j'avais bénéficié d'un traitement de faveur. Je n'ai plus jamais reçu une aussi belle lettre que celle que j'ai reçue de la direction du dépôt en réponse à la mienne. Peut-être devrions-nous essayer un autre gâteau...

Le petit dépôt de Soleure — hier comme aujourd'hui.

Lorsque j'ai passé de Bâle à Soleure certains de mes collègues m'ont dit: «Pour-

quoi tu vas t'enterrer à Soleure?» Je leur ai répondu: «J'ai le même salaire, c'est le plus important.» Je me suis bien plu à Soleure: De là nous conduisons des trains en direction de Bâle, Aarau, Bienne, Lyss et Herzogenbuchsee. Ce n'était certes pas de grandes lignes. Mais après la guerre nous étions de jeunes mécaniciens à Bâle et à cette époque les trains express en provenance de Paris avaient toujours de grands retards. Comme il était alors impossible de les prévoir dans les tours de service réguliers, c'était toujours nous autres, les mécaniciens de réserve, qui devions les assurer. Combien de fois j'ai roulé de Bâle à Buchs avec un de ces trains express. Comme jeunes mécaniciens nous nous sommes ainsi procuré une certaine expérience. Malgré tout, j'ai fini par dire: «Maintenant j'ai fait un peu de tout et vu ce qu'il y avait d'intéressant. Je vais à Soleure.» Le salaire était le même, le travail peut-être un peu plus modeste. Mais cela me convenait et j'ai commencé à jouer de la musique. Au début les gens qui ne me connaissaient pas pensaient toujours: «Un mécanicien de locomotives — est ce que ça peut jouer de la musique?» À Lucerne, à la même époque, il y avait bien un mécanicien qui était organiste dans une paroisse.

Nous avons encore discuté de la profession de mécaniciens de locomotives afin de savoir si cela constitue encore une profession de rêve. Et accessoirement d'apprendre que la locomotive «crocodile» provoque de la monotonie.

J'ai deux garçons. S'ils avaient émis le souhait de devenir mécanicien de locomotives, je ne leur aurais pas dit non. C'est une belle profession, on doit juste être conscient du fait que les horaires de travail sont irréguliers. Les tours du matin ne m'ont jamais vraiment dérangé. Je dois dire seulement que lorsqu'on est aspirant mécanicien sur un train de marchandises au Gothard, c'est très fatigant en raison du bruit monotone des bielles des locomotives «crocodiles» surtout quand cela dure près de deux heures avec un mécanicien qui ne dit pas un mot. À Niederbipp, j'étais le premier de mon âge à être entré aux chemins de fer. À la fin nous étions 4 de la même classe, deux sont devenus mécaniciens, un, chef de train et le dernier, employé de gare. J'ai eu une belle vie. Malheureusement ma femme est décédée en septembre dernier. Mais contre cela on ne peut rien, c'est dans le cours de choses!

Nous remercions cordialement Walter Bögli pour cet après-midi intéressant et nous lui souhaitons tout de bon.