

SOMMAIRE

5	Editorial
7	La voix du Président
9	Cas de signaux et supérieurs
10	ETCS
11	Dispositifs de sécurité
12	Les indicateurs de vitesse
13	WarnApp
13	Congrès CFF sur le suicide sur les rails
14	Échelonnement des signaux
15	Signal d'arrêt
15	Installation d'enclenchement à double
16	ADL
21	VSLF interna
22	Classe masculine à Bienne
23	L'absence de concept a un coût
23	Mécanicien – un marché libre
23	Le salaire des jeunes mécaniciens
24	Hermann Loc
25	Thalwil
25	Augmentation des salaires
27	CFF Infrastructure
28	Validité et non validité des signaux
29	Rectification de Mani Haller
30	Frustration
30	Ligne diamétrale à Zurich
31	BLS Newsletter
31	Manque de personnel?
31	Climatisation
31	Contrat de transit
32	ALE
34	In memorian
35	GV 2016 Genève

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, je suis membre du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) et je conclus une assurance de protection juridique globale privaLex® pour:

- | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------------------------------|
| ☐ locataire (famille) | CHF 175.90 au lieu de 351.80/an | ☐ locataire (individuel) | CHF 148.10 au lieu de 296.10/an |
| ☐ propriétaire 1 imm.* (famille) | CHF 199.50 au lieu de 399.–/an | ☐ propriétaire 1 imm.* (individuel) | CHF 171.70 au lieu de 343.40/an |
| ☐ propriétaire plus. imm.* (fam.) | CHF 232.10 au lieu de 464.10/an | ☐ 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

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



Chères lectrices, chers lecteurs du LocoFolio
Depuis quelques mois, en lisant les nouvelles quotidiennes, je n'arrive pas à me défaire de l'impression que quelque chose ne tourne pas rond. Les «décideurs», j'entends par là les politiciens, et notamment les politiciennes, favorisent des développements à peine gérables, passibles d'affecter nos vies de manière significative dans un proche avenir. Lorsque les conséquences de ces actions irresponsables se manifestent, on a droit à de belles paroles ou à d'habiles pirouettes et, plutôt que de prendre les décisions nécessaires, souvent désagréables, on se cache la tête dans le sable tout en laissant les choses évoluer de façon incontrôlée.

Ce phénomène n'est pas uniquement observé au niveau des hautes sphères politiques, puisqu'au niveau de la gestion d'entreprise, la situation est similaire. Lorsque la direction de la plus grande entreprise de chemins de fer suisse annonce, que ce soit par le biais des membres du conseil d'ad-

ministration ou par d'autres canaux, qu'elle a perdu le contrôle d'un appareil administratif de plus en plus important, on peut raisonnablement affirmer que, vraiment, les choses ne tournent pas rond du tout. À la base, nous ressentons tous cette évolution, d'une part parce que nous sommes directement confrontés aux conséquences des projets, réorganisations et développements informatiques continuels et, d'autre part, parce que les ressources nécessaires au bon fonctionnement d'une exploitation ferroviaire se raréfient, tandis que les responsables, au lieu de corriger la donne et d'intervenir énergiquement, tentent de se justifier par déclarations inutiles et nébuleuses. L'avenir nous dira si «RailFit 20/30» – le programme de réduction des coûts qui vient d'être lancé – sera en mesure de stopper, voire d'inverser cette évolution.

Une autre chose qui ne tourne pas rond, c'est la croissance des coûts du LocoFolio. Comme le nombre de pages a augmenté de façon constante au cours des dernières années, les coûts d'impression et de diffu-

sion ont augmenté en conséquence. Afin de mettre le holà, le Comité directeur du VSLF a décidé, à partir de ce numéro, de publier le LocoFolio séparément dans les différentes langues. Ceci devrait assurer aux lecteurs des sujets d'actualité, en temps utile. Bien sûr, nous comptons toujours sur les rapports et les contributions du cercle des membres, car ce n'est qu'avec votre soutien qu'il nous est possible de continuer à publier un magazine d'association informatif.

Ce qui ne tourne pas tout à fait rond non plus, pour moi personnellement, c'est l'équilibre entre l'engagement extraprofessionnel et le temps libre restant. J'ai donc décidé de transmettre, dès à présent, la tâche de rédacteur du LocoFolio à un successeur. Bien sûr, je ne vais pas manquer de continuer, quand l'occasion se présentera, de me mettre à mon clavier pour écrire l'un ou l'autre article.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à lire ce numéro – toujours bon voyage et bonne chance pour la nouvelle année!



Economisez
plus de
25%
des primes



La CPT a beaucoup à vous offrir, pour si peu!



Le numéro 1 des caisses-maladie online avec conseils personnalisés. Optez pour la caisse-maladie aux clients exceptionnellement satisfaits. Cela fera-t-il aussi clic chez vous? Pour votre offre individuelle et le pack pratique «Passez à CPT online»: <https://kollektiv.kpt.ch/vslf/fr>, tél. 058 310 98 71 ou via le code QR depuis votre smartphone.

KPT
CPT
Simplement bien assuré.

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

C'est sur toutes les lèvres: à l'avenir les trains rouleront sans mécaniciens de locomotives! L'ensemble de la branche des transports publics n'a plus qu'un seul thème en tête et c'est celui-là. Visiblement parce qu'il n'y a pas d'autres problèmes. On n'espère pas moins que d'épargner la plus grande source de dépense des chemins de fer, qui engendre pas moins de 5% des coûts par kilomètre parcouru et de la remplacer par la technique la plus moderne. Les CFF ont lancé un projet de trains sans mécaniciens pour une future ligne en tunnel entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds; elle n'a pas été construite et n'a jamais été mise en service. Et même le chef de la Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, a laissé entendre: «Nous ne voulons pas commencer après l'industrie automobile, nous voulons être les premiers.»

Cependant, au jour d'aujourd'hui, on n'est pas capable aux chemins de fer d'équiper des cabines de conduite avec des climatisations qui fonctionnent en été ou de monter des portes qui se ferment correctement en hiver ou lorsque la voie est en dévers. Lorsque l'ETCS – qui constitue de loin une des plus grandes dépenses financières à l'échelon européen ainsi qu'un net désavantage dans la concurrence qui oppose le rail à la route – et les nouveaux postes d'enclenchement offriront une stabilité acceptable, alors on pourra envisager de parler de trains qui circulent sans conducteur. Et le plus grand doute est de mise lorsqu'on se pose la question de savoir si le développement des trains sans conducteur va entraîner une réduction conséquente et objective des coûts de production.

Cet optimisme en ce qui concerne les trains automatiques provient de la confiance inaliénable placée dans les compétences des différentes divisions informatiques qui promettent à chaque problème une solution spécifique avec comme mot d'ordre «plus c'est complexe, plus c'est lucratif». Si un projet doit capoter en raison de la complexité de sa mise en application, il y a tout de suite un nouveau projet pour prendre sa place. Tant que personne ne s'intéresse réellement au rapport utilité/prix, les divisions IT ont du travail garanti pour de nombreuses années. Les mots d'ordres sont «SOPRE, ADL et bien d'autres».

La discussion sur l'avenir des chemins de fer devrait peut-être plutôt s'orienter vers la suppression de processus et de procédures qui coûtent très cher, qui fonctionnent à moitié et qui ne résolvent aucun problème. Le projet «RailFit 20/30» des CFF a rallumé la lumière de l'espoir éteinte depuis longtemps, de voir naître un jour à nouveau une solution économique et professionnelle pour le bien de notre clientèle. C'est cependant avec inquiétude que nous observons la tendance qui consiste de plus

mécanicien pour chaque train devient de plus en plus difficile. La valeur marchande du mécanicien n'a jamais été aussi élevée qu'aujourd'hui. Cela rend d'autant plus incompréhensible les démarches entreprises par des compagnies comme le BLS et le SOB en vue de réduire les salaires de leur personnel par des nouveaux systèmes salariaux dépourvus de toute transparence. Et cela intervient dans une période où la fiabilité ainsi que la fidélité à l'entreprise constituent une inestimable garantie des



en plus souvent à travailler les uns contre les autres au sein de la branche des transports publics. Et cela se fait en dépensant beaucoup d'énergie et avec les pertes financières qui en découlent. Visiblement, dans le pays du chemin de fer par excellence, on peut se permettre une pareille folie. L'indépendance du VSLF nous permet d'aborder directement ces problèmes – dans l'intérêt de nos chemins de fer et de notre clientèle.

Pour effectuer de bonnes prestations, il faut du bon personnel. Dernièrement on a pu entendre des spots publicitaires à la radio qui avaient pour but de recruter des intéressées et intéressés à la profession de mécanicien de locomotives, car, trouver un

prestations pour une compagnie ferroviaire.

Peut-être que l'on rêve déjà d'un chemin de fer sans frais de personnel des locomotives, mais dans un proche avenir il faudra compter sur notre présence.

Nous le valons bien.

Je vous souhaite une bonne route.

Votre président

Hubert Giger

**Vous aussi,
profitez-en!**



Vous êtes membre du VSLF? Alors profitez du partenariat avec Allianz Suisse Assurances: conditions spéciales sur les solutions auto, moto et ménage.

N'hésitez pas à nous demander conseil, afin de pouvoir compter pleinement, le moment venu, sur les prestations d'Allianz Suisse.

Demandez dès à présent une offre ou un conseil:
par courriel: contrats.faveur@allianz.ch,
par téléphone: 058 358 50 50, ou en contactant
directement votre conseiller.

À vos côtés de A à Z

Allianz 

Cas de signaux et supérieurs

Après le tragique accident ferroviaire du 29 Juillet 2013 à Granges-Marnand, une table ronde a été organisée avec les partenaires sociaux au sujet de la sécurité et de la qualité, à la demande du CEO des CFF, Andreas Meyer. *Hubert Giger, président VSLF*

Dans ce contexte, un rapport intitulé «environnement du travail du personnel de loc» a été établi par des spécialistes externes. Voir position du VSLF à ce sujet (www.vslf.com / INFO / SBB Sicherheitsstudien). Ce rapport établit, entre autres choses:

Après un cas de signal, le premier entretien est mené par le supérieur hiérarchique (le CLP). Ce n'est que plus tard que les spécialistes RSQ – qui effectuent l'analyse des événements selon une procédure clairement structurée – sont consultés. Cette séquence devrait être remise en question.

Les cas de signaux sont – et dans la perception des mécaniciens de locomotive également – des événements très graves. Invariablement, ils sont considérés comme une catastrophe par ce groupe professionnel. [...]

La convention d'objectifs accompagnée d'une période de probation que doivent signer ces mécaniciens de locomotive «faillibles» est perçue comme une menace et une punition [...]

Recommandations

Les interrogatoires initiaux après un cas de signal devraient être réalisés par un représentant neutre de l'organisation de sécurité RSQ. Le supérieur hiérarchique direct, le CLP, pourrait ainsi se concentrer sur l'encadrement. Cet aspect est d'une importance capitale parce que, lors d'un cas de signal, l'image et la confiance en soi d'un mécanicien de locomotive sont profondément touchées. Un cas de signal n'est pas facile à traiter pour un supérieur. Il place le CLP en situation de dilemme structurel entre la supervision et l'aspect punitif. Le supérieur hiérarchique direct devrait pouvoir se concentrer principalement sur les questions de confiance en soi et de maintien de l'efficacité allant dans le sens de coaching et leadership.

Si l'élément de supervision faisait passer les questions punitives au second plan, le CLP aurait davantage les moyens de se pencher sur les problèmes personnels ou de santé de son mécanicien. Ce serait également positif pour le mécanicien et aurait un impact sur la sécurité.

La procédure incluant la convention d'objectifs à signer devrait être reconsidérée. [...]

Il est bien connu que la punition, pour des fautes qui ne sont pas dues à une négligence grave ou intentionnelle, n'est d'aucune utilité pour un environnement professionnel sain [...]

Cela fait plus de deux ans que cette question est traitée, mais sans résultat jusqu'ici. Le département Risque, Sécurité et Qualité (RSQ) des CFF a engagé des professionnels

supplémentaires dans les domaines de la psychologie et de la sécurité du travail afin de clarifier, entre autres, ces questions-là. Nous constatons que la question de déterminer qui, de la conduite des trains P (ZF) ou de RSQ, est habilité à prendre en charge le premier entretien après un cas de signal donne lieu à d'interminables pourparlers. En fait, il est apparemment question de préservation du pourcentage de places de travail et de conservation des tâches, bref, le contraire d'une recherche de solutions dans l'intérêt de la sécurité et des CFF.

Il semble vraiment très étrange qu'il soit impossible de trouver une solution à une question aussi simple dans un délai raisonnable. C'est d'autant plus surprenant lorsqu'on sait que dans le rapport mentionné, les experts externes ont proposé des solutions claires, soutenues par les associations professionnelles. Il paraît évident que les CFF n'ont plus la capacité nécessaire à la mise en œuvre des améliorations. Et comme il nous faut bien le constater aussi, l'afflux de professionnels et de spécialistes étrangers au chemin de fer n'aide pas non plus à trouver des solutions aux problèmes.

Un autre extrait du rapport :

Tensions mécaniciens de locomotive – management

En raison de son activité de «combattant solitaire» la distance perçue par rapport au management est très grande. [...] Il est recommandé de renforcer le rôle d'encadrement du supérieur/CLP. [...]

Comme les courses de contrôle sont perçues comme des épreuves de qualification, le CLP est principalement perçu comme un examinateur, ce qui relègue l'aspect «encadrement» en arrière-plan. Une grande partie des employés en cabine de longue date exprime encore des problèmes d'acceptation du CLP, surtout si ces derniers n'ont pas d'expérience professionnelle en tant que mécanicien de locomotive. [...]

Avec la procédure actuelle de gestion des cas de signaux, le CLP se trouve dans une situation difficile. D'une part, il devrait encadrer le mécanicien de locomotive concerné, puisque son estime de soi et sa confiance personnelle sont grandement affectées. [...] D'autre part, il doit le punir avec un dossier incriminant dans lequel il est fait mention de sanctions drastiques en cas de récidive dans une période donnée. Si le CLP pouvait être écarté de cette zone de tension, ce serait certainement très utile à son acceptation par la base.



La gestion technique du personnel de locomotive est de la responsabilité des experts PEX, mais le personnel de loc, en principe, du fait de la mise en œuvre et de l'application indépendantes des règlements et des directives se gère automatiquement. Il faut cependant préciser que la qualité de l'instruction sur les nombreuses nouvelles règles – en exprimant cela prudemment – doit bien être décrite comme modeste. Il est toujours difficile de savoir si le supérieur du mécanicien, le CLP, est désormais un soutien et un confident, ou s'il ne joue pas plutôt, du fait de son droit de menace de représailles, le rôle de juge d'exécution. Les supérieurs ne peuvent pas établir une base de confiance avec leurs subordonnés de cette manière. Depuis des années, la direction de la conduite des trains voyageurs se dérobe à répondre à cette question fondamentale. Au contraire, il semble plutôt qu'elle n'ait pas pris connaissance des passages du rapport externe ayant trait à cette question.

Nous devons donc malheureusement conclure que deux ans après l'accident de Granges-Marnand, malgré le rapport d'experts externes créé pour le compte du CEO des CFF et malgré les réunions régulières avec le chef de la sécurité des CFF qui ont suivi, rien n'a été fait à cet égard – si ce n'est de saisir, une fois de plus, une occasion bienvenue de fournir des organes administratifs improductifs supplémentaires. Nous devons donc supposer qu'il s'agit là d'une intention délibérée des personnes responsables. Les réunions régulières avec le chef de la sécurité des CFF ne correspondent pas à nos attentes concernant l'intégration du personnel pour la recherche commune de solutions. ➤

Etat du matériel digne du far-West aux chemins de fer. Depuis trois mois, nous autres mécaniciens circulons à la vitesse de ligne en ETCS Level 2 entre Brunnen et Erstfeld avec des signaux nains qui montrent l'image d'arrêt. *Groupe technique VSLF*



Chaos au niveau de l'ETCS

Une situation qui jusqu'à présent était inimaginable et dont la crainte peut être comparée à celle d'un automobiliste

qui approche d'un passage pour piétons lorsqu'un enfant se jette sur la route. Avec la même logique on pourrait aussi décider que dans une commune, le trafic doit s'effectuer à gauche car il serait peut-être plus simple de régler le trafic sur un carrefour donné. Aux chemins de fer, on met en application ce que la technique permet et ce qui semble le plus simple mais les mises en garde fondées émises par le personnel des locomotives n'ont aucune influence sur la décision. En outre l'impression d'impuissance donnée par les autorités de surveillance face à la toute-puissance de l'industrie qui fournit ces équipements joue un rôle prépondérant dans cette situation insoutenable.

Il devient de plus en plus difficile de savoir quel examen un mécanicien doit passer pour parcourir une des trois lignes équipées de l'ETCS mais dont les caractéristiques sont fondamentalement différentes. Les visions des experts d'exams (PEX), certifiés par l'Office fédéral des transports (OFT), divergent totalement de celles de l'OFT lui-même. Ainsi, les collègues de Genève sont en train de se familiariser avec les prescriptions ETCS de la ligne nouvellement installée entre Brunnen et Erstfeld alors qu'ils n'utiliseront jamais ces prescriptions dans la pratique car ils ne circulent pas sur cette ligne. Un gaspillage ostensible de temps et d'argent et le personnel concerné est obligé de se familiariser avec des connaissances inutiles.

ETCS: la Suisse fixe de nouvelles normes «Switzerland is the most European country!» – cette phrase est juste d'après Michael Cramer, président de la Commission des transports au sein du Parlement européen, particulièrement en ce qui concerne l'introduction du système de sécurité ferroviaire européen ETCS. Les circonstances qui ont motivé cette déclaration sont nées lors de la présentation faite par Stefan Sommer, responsable du centre de compétences pour la surveillance des

trains de la division Infrastructure (I-AT-ZBF), présentation effectuée lors d'une conférence fréquentée par les plus hautes instances de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) à Lille à fin septembre et dont le thème était l'ETCS.

Grâce au grand engagement de la Suisse et avec la bénédiction de I-AT et de l'OFT, actuelle, des trains circulent entre Genève et la Plaine sans que la moindre impulsion ne soit transmise en cabine lors du franchissement de signaux à l'avertissement. L'explication fournie à cette situation particulière est que le système français KVB assure la surveillance du train. Simultanément nous circulons sur les dernières lignes équipées en ETCS Level 2 avec des signaux nains présentant l'image d'arrêt, signaux qui bien entendu exigent un arrêt immédiat lorsqu'on les franchit sur le reste du réseau ferré de Suisse. Ce sont effectivement de nouvelles normes.

Relation peu claire entre les signaux et les tronçons qu'ils protègent

Les PEX se disputent souvent en présence de nouvelles installations de sécurité et de signaux afin de déterminer quel signal se rapporte à quel tronçon, comment il faut le décrire et surtout, comment il faut l'annoncer pendant la marche. Il n'y a aucune chance d'obtenir une quelconque aide de la part de l'OFT car les installations ne sont pas forcément compatibles avec les prescriptions de circulation que ce même OFT vient justement d'édicter. Dans bien des cas on doit se rallier au fait qu'il n'est pas important de savoir quel signal s'adresse à quel tronçon. Les signaux sont simplement là pour être observés. Parallèlement, il apparaît aussi normal que des erreurs existent dans de nouvelles installations telles que des représentations erronées dans les tableaux des lignes RADN, des flèches qui manquent sur des signaux implantés à droite des voies et qui sont installées quelque temps après la mise en service sans parler des fausses programmations des balises ZUB qui provoquent des arrêts d'urgence avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur la clientèle et sur le matériel. Une nouvelle installation de sécurité doit fonctionner correctement dès sa date de mise en service et pas après quelques mois seulement, après que les lacunes aient été vécues et constatées par le personnel des locomotives pour ne pas dire tout simplement ingérées contraint et forcé.

Les responsabilités ne sont plus évidentes

L'ensemble des monologues des entreprises de transport ferroviaire (ETF) des divisions de la qualité et de la sécurité (RSQ / QSU) ainsi que des responsables du personnel des locomotives n'ont aucune efficacité. Le fait que du côté des PEX ainsi que du Chef PEX il n'y ait aucune intervention ou que l'on n'en tienne pas compte, est d'autant plus regrettable car ce sont eux les professionnels qui sont sur place, qui gardent un contact permanent avec le personnel des locomotives et qui conduisent eux-mêmes des trains.

Identification: 3698

Type d'annonce: équipement de ligne

Priorité: moyenne

Valable dès le: 5.10.2015 00:00 au 31.12.2015 00:00

Aarau–Olten: Commutation des signaux

Chers collaborateurs

Un grand nombre de mécaniciennes et mécaniciens nous ont signalé la persistance du retard dans la commutation des signaux entre Olten et Aarau. À la mi-août, une mise à jour du logiciel censée remédier au problème a été élaborée. Lors de son installation, le nouveau logiciel a provoqué des problèmes inattendus et aux conséquences graves. C'est pour cette raison que l'ancien logiciel plus lent a été réactivé. Nous sommes donc à nouveau confrontés à une commutation des signaux plus lente. P-OP-QSU a demandé à l'Infrastructure de lui fournir une solution acceptable peu après les mise en service du système.

Toutes les personnes impliquées travaillent sous pression à une amélioration qui devrait voir le jour encore avant la fin de l'année.

Merci beaucoup pour votre attention accrue sur cette portion de ligne

Cordiales salutations

PEX Bâle

Il n'est pas clair de déterminer ce que cette communication signifie pour le personnel des locomotives. Est-ce qu'on doit engager un serrage rapide lorsque la commutation des signaux est lente ou simplement se contenter de continuer à rouler à la vitesse maximale autorisée et observer le signal? Pourquoi accorde-t-on autant d'indulgence à une pareille faute dans la signalisation? Est-ce que cette installation a été acceptée en l'état par l'autorité de surveillance que représente l'OFT?

La révolte d'il y a cinq ans: les essais des dispositifs de sécurité

En août 2010, la division CFF trafic des voyageurs (P-OP-RSQ) a produit la circulaire P 20007387, laquelle ne demande plus que l'essai des dispositifs de sécurité des locomotives et des voitures de commande se fasse à la première prise de service le jour même mais qu'il soit effectué à n'importe quel moment durant la prestation journalière pour être reconnu comme valable. *Hubert Giger, Président VSLF*



Tant le syndicat du personnel des locomotives (LPV) de la SEV que le VSLF en tant que représentant des mécaniciens de locomotives n'ont accepté cette procédure et s'en sont plaints lors de l'émission «10 vor 10» de la télévision Suisse alémanique (lien vers l'émission: [www.vslf.com / ARCHIV / Si. Einr. SBB P](http://www.vslf.com/ARCHIV/Si.Einr.SBB.P)). L'intervention a paru le 16 septembre 2010. Le lendemain une nouvelle intervention a été diffusée, intervention au cours de laquelle Max Binder, à l'époque conseiller national et membre de la commission des Transports, déclarait avec insistance que le personnel des locomotives devait procéder aux essais des dispositifs de sécurité le matin avant la première course afin de se sentir en sécurité. Hugo Wyler, attaché de presse du BLS, avait expliqué lors du même reportage que le BLS ne trouvait pas pertinent de changer un processus qui avait fait ses preuves en matière de sécurité pour le simple motif d'économiser quelques minutes de temps de travail au niveau du personnel des locomotives.

Le rédacteur de la circulaire, Andreas Rufener, responsable des prescriptions de P-OP-RSQ, n'a pas compris cette critique et a soutenu l'avis que le nouveau processus apportait la même sécurité que l'ancien. Cette affirmation ne tient cependant pas la route, comme le confirme une expertise commanditée par le VSLF auprès du Prof. Dr Marcel Steiner (voir LocoFolio 1/11). La suppression de processus de travail logiques et éprouvés réduit le niveau de

sécurité. Cela est cependant insoutenable pour P-OP-RSQ qui se base uniquement sur la marge de manœuvre de l'OFT et qui une fois de plus n'assume pas la responsabilité des décisions qui sont prises. Cette responsabilité est assumée par l'OFT qui a décrit son concept de la sécurité le 1er janvier 2009 sous «principes de base de la sécurité» et qui dit: «Nous nous engageons à ce que le niveau de sécurité des transports publics reste identique à celui d'aujourd'hui et qu'il soit comparable à celui des pays les plus avancés.»

L'influence et la volonté du responsable de la conduite des trains de CFF P, Manfred Haller, n'ont pas suffi pour obtenir le retrait de la circulaire. On est ainsi parvenu à «une permission interne» qui prévoyait que le mécanicien pouvait continuer à procéder aux essais des dispositifs de sécurité avant le premier mouvement journalier lorsque cela avait du sens de le faire à ce moment-là.

Sur mandat du CEO des CFF, Andreas Meyer, Hans Vogt, responsable de la sécurité au niveau de l'entreprise CFF, a effectué une expertise en conformité de la nouvelle réglementation par rapport aux principes de base de la sécurité aux CFF. Son résultat a été le suivant: La réglementation de P-OP-RSQ est conforme à la sécurité et opportune. Le VSLF a pourtant contesté ce fait car une réglementation qui complique un processus de travail éprouvé et relevant de la sécurité ne peut en aucun cas être opportune.

La conséquence des mesures prises au niveau du droit du travail à l'encontre du président du VSLF pour sa déclaration dans les médias dans un double rôle d'employé CFF et de président de VSLF ainsi que pour les discussions qui s'en sont suivies, a été la mise sur pied de «la convention sur la procédure à suivre lors de lacune au niveau de la sécurité au sein des CFF entre CFF SA et SEV, transfair, KVöV, VSLF du 4 mars 2011». Cette convention prévoit que les lacunes au niveau de la sécurité ne doivent être thématiques qu'au sein des CFF et que les associations du personnel doivent se mettre à la disposition des interlocuteurs internes. Nous avons dû depuis lors nous mettre à l'évidence que les instances internes soutiennent fondamentalement les décisions des différentes divisions des CFF et qu'elles rejettent systématiquement toutes les objections. C'est pourquoi la convention énoncée ci-dessus n'a pas rempli ses objectifs et il devient insensé de chercher à la maintenir. Ci-dessous un certain nombre d'exemples sont énoncés en vue d'étayer nos reproches.

1er exemple: les solutions de problèmes ne sont pas possibles

Après un échange incalculable de courrier avec les différentes instances des CFF, entre-autres avec le responsable de la sécurité à l'échelon de l'entreprise, une discussion sur les lieux, un certain nombre de rapports de mécaniciens et des articles dans la presse, les personnes responsables

ne sont toujours pas en mesure de résoudre le problème de la sécurité de la place de la gare de Lenzbourg qui est parcourue par deux trains quotidiens. Le renvoi au fait que cette place devra être assainie durant 2017 doit plutôt être considéré comme un aveu d'impuissance. La seule solution proposée jusqu'à présent est la parution d'une nouvelle directive de P-OP-RS, qui fait reposer la responsabilité du franchissement du passage à niveau sur les uniques épaules du personnel des locomotives au moyen de la phrase suivante «dans la zone de rencontre, il y a lieu de respecter fondamentalement les participants au trafic les plus faibles». En outre, dans la zone de rencontre, aucun véhicule sur rail ne circule.

2e exemple: Naufrage du système (d'information)

Le personnel des locomotives de CFF trafic des voyageurs, à l'inverse de celui de CFF Cargo, n'a pas été informé de la mise en service de la nouvelle centrale d'enclenchement de Wyler près de Berne dans la nuit du 24 au 25 octobre 2015 et du fait que les nouveaux signaux qui y sont rattachés ne se situent plus au même endroit. À la demande expresse du VSLF une solution ultime a été décidée tard dans la soirée du 24 octobre sous la forme d'un SMS envoyé par une instance non compétente pour les processus de circulation, à savoir la planification des ressources (!). Ce SMS informait les mécaniciens de la mise en service du nouvel enclenchement. Bien que dans chaque division des CFF le département Risque Sécurité Qualité (RSQ), ou Qualité Sécurité et environnement (QSU), comme il veut maintenant s'appeler, change à tout moment de personnel, il semble que ce soit désormais devenu la norme que le personnel des locomotives se retrouve nez à nez avec des nouveaux signaux dont l'existence ne lui avait pas été communiquée. Ce développement est très préoccupant.

Nous relevons un grand potentiel d'économies dans les diverses divisions QSU, car le fait de se contenter d'administrer les problèmes sans les résoudre ne nous ferait pas craindre la moindre mise en danger de la sécurité par une suppression massive des postes de travail à ce niveau. En outre, le volume des prescriptions d'exploitation du trafic des voyageurs CFF de P-OP-RSQ a passé de 666 pages en 2013 à 728 pages en 2015, ce qui représente une progression de 9,3%. Les départements RSQ ne sont visiblement plus en mesure de trouver des solutions adéquates et de les mettre en application. L'autorité de surveillance compétente au niveau de la sécurité du trafic ferroviaire en Suisse, l'Office fédéral des transports, est priée de bien vouloir faire de l'ordre dans ce domaine.

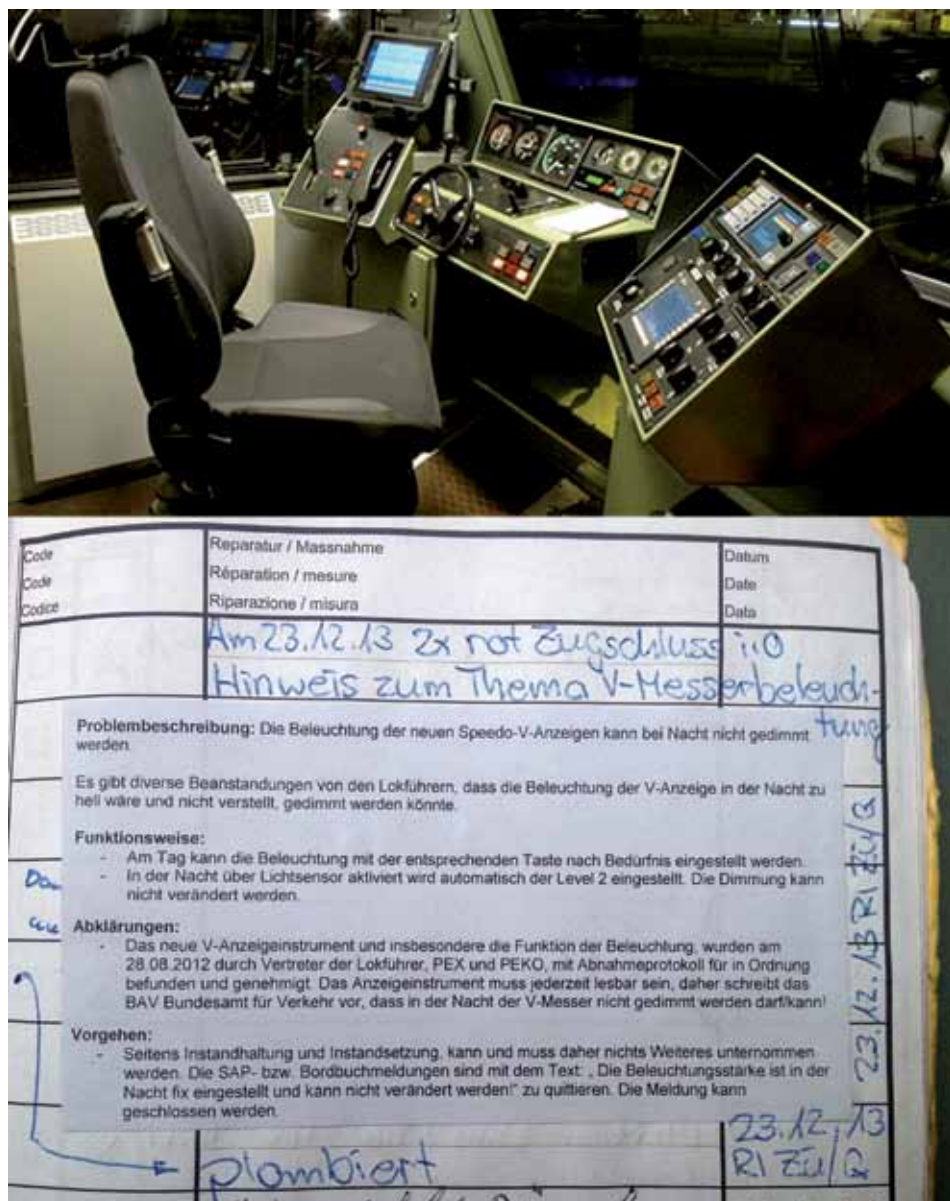
Les indicateurs de vitesse

Réglage de l'intensité lumineuse des indicateurs de vitesse. *Groupe technique VSLF*

On a procédé au montage d'un nouvel indicateur de vitesse lors de la modification des 115 trains du S-Bahn zurichois équipés de locomotives du type Re 450 et des voitures de commande qui sont rattachées. Malheureusement, on ne peut pas modifier l'intensité lumineuse de ces instruments et cet inconvénient a été mis en évidence par de nombreux mécaniciens. L'explication suivante a été collée dans les carnets de réparation des véhicules concernés: Nous saluons le choix fait par l'Office fédéral des transports (OFT) de se préoccuper du fait qu'on ne puisse pas régler l'intensité lumineuse des indicateurs de vitesse dans l'obscurité. Il va sans dire qu'on court un réel danger si un mécanicien décidait de diminuer l'éclairage des instruments de

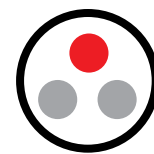
telle manière qu'il ne voit plus les instruments et qu'il roule sans compteur!

On ne comprend pas pourquoi on a consulté les représentants des mécaniciens, les experts d'examen ainsi que les commissions du personnel lors du choix du nouvel instrument alors que dans un même temps l'OFT avait déjà édicté des prescriptions irrévocables. Visiblement, il semble toutefois qu'il soit important d'inscrire un maximum de personnes et d'instances dans la prise de telles décisions afin que le meilleur résultat soit atteint. Comme par exemple pour un variateur d'intensité lumineuse qui ne peut pas être utilisé dans l'obscurité et qui contribue au fait que les utilisateurs soient éblouis en permanence.



WarnApp

Introduction de l'application «WarnApp». *Groupe technique VSLF*



HALTE

Le système «WarnApp» qui produit un avertissement acoustique et optique sur les appareils LEA I-Pad dans le cas d'un départ avec signal à l'arrêt dans les gares, a été introduit définitivement en septembre par les CFF. L'application a été développée après l'accident de Granges-Marnand et elle aurait vraisemblablement permis d'éviter l'accident de Rafz en février 2015. Le VSLF salue ce soutien accordé au personnel roulant dans l'intérêt de la sécurité. Le VSLF craint cependant que dans le cas de données générées par l'application «WarnApp» celles-ci soient transmises aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) et qu'elles soient alors utilisées comme moyen de répression contre le personnel des locomotives. Dans ce cas, le nouveau système ne serait plus à considérer comme un soutien pour le mécanicien mais comme un autre outil de surveillance et de contrôle. Le VSLF a rapporté à de nombreuses reprises cette considération aux instances concernées. Lors de l'introduction de «WarnApp» on nous a confirmé la déclaration qu'aucune évaluation des données ne serait faite. Cela contraste avec la surveillance des trains (ZUB) qui avait été définie, lors de son introduction en 1990, comme étant une installation faite dans le but d'augmenter la sécurité et non comme un instrument de contrôle.

Dans une information destinée au personnel des locomotives datant du 3 septembre 2015 il a été réaffirmé: «Le WarnApp n'est pas un instrument de contrôle; au contraire il doit soutenir le personnel des locomotives. Les données restent en possession des exploitants de l'application, cela signifie chez Infrastructure. Elles ne sont pas transmises aux ETF, donc pas non plus aux supérieurs hiérarchiques.» L'évaluation des données recueillies en relation avec le lieu, l'heure et les circonstances d'un départ erroné est certainement précieuse dans le but de faire progresser la somme de nos connaissances. Mais l'avenir nous dira combien de temps l'affirmation de la non-transmission des données aux ETF sera valable. Le VSLF observe la suite de la procédure avec attention.

Congrès CFF sur le suicide sur les rails

Le 6 mai 2015, les CFF ont mis sur pied un congrès avec les représentants de la presse dans le but de réduire le nombre de suicides ferroviaires. *Hubert Giger, président VSLF*

L'objectif principal était d'empêcher les suicides par imitation (effet Werther) que les communiqués de presse peuvent provoquer.

En outre les CFF ont communiqué le fait que d'ici à la fin 2016, ils avaient l'intention de former 10 000 collaborateurs afin que ceux-ci soient à même d'identifier les individus à tendance suicidaire dans les gares et d'être capable d'entrer en communication avec eux pour les en dissuader. Il est avéré, qu'une personne à tendance suicidaire qui a été empêchée de passer à l'acte renonce bien souvent à reproduire son acte malheureux. La revue du personnel «en route» s'est faite aussi le porte-parole de cette thématique.

En ce qui concerne les 3200 mécaniciens des CFF, aucun cours n'est prévu pour le moment. Au vu des sous-effectifs de la branche, cette décision est très compréhensible.

Procédure en cas de suicide dans le trafic ferroviaire

Dans des temps pas si lointains, il est souvent arrivé que le mécanicien concerné ait dû attendre plus d'une heure et demie sur les lieux de l'accident, qu'un supérieur hiérarchique ou un mécanicien de réserve arrive pour le relever. Dans le but d'atténuer cette situation inconfortable, le VSLF avait écrit à toutes les compagnies ferroviaires importantes en 2011 en leur demandant d'interdire la poursuite de la marche du train par le mécanicien impliqué dans un accident de personne afin de garantir la sécurité de l'exploitation. Il y avait lieu, en outre, d'envoyer au plus vite un mécanicien de réserve sur les lieux afin d'assurer le soutien du mécanicien concerné et de reprendre, le cas échéant, la conduite du train. Les compagnies ferroviaires ont adapté leurs processus internes et ont accueilli favorablement les propositions du VSLF.



Réduction du nombre de jours de congé après un accident de personnes

En 2013, le VSLF s'est adressé aux CFF ainsi qu'à d'autres compagnies ferroviaires pour leur faire part de la problématique de la réduction du nombre de jours de congé consécutivement à un accident de personnes, associé à la demande de ne pas inclure les jours de congé accordés après un accident de personne dans la règle de réduction du nombre de jours de congé. Les CFF ont accepté la motion du VSLF afin que les trois jours de congé accordés aux mécaniciens de locomotives après un suicide ou un accident de personne n'entrent pas dans le calcul de la réduction des jours de congé. Par cette décision, les CFF reconnaissent le caractère spécial et difficile dans lequel le mécanicien est placé après un tel incident et prennent au sérieux leur responsabilité sociale. Turbo ainsi que d'autres compagnies ferroviaires ont eu un comportement analogue.

Formation et soutien du personnel des locomotives

Durant les dernières années, la formation et la préparation des aspirants mécaniciens face aux situations extrêmes se sont nettement améliorées. Le soutien apporté aux mécaniciens après un accident de personnes peut être considéré comme bon et les compagnies ferroviaires procurent une suite de soutien étendue à leurs mécaniciens tant au niveau interne qu'externe.

Arrêt définitif de la conduite

La problématique des collègues qui sont incapables de reprendre la conduite des trains après un ou plusieurs accidents de personnes reste entière. Il s'agit ici de trouver des solutions individuelles pour les mécaniciens concernés. Le VSLF soutient ces collègues et reste à leur disposition.

Échelonnement des signaux

La collision qui est survenue entre deux trains le 20 février 2015 à Rafz est vraisemblablement imputable à la confusion de deux signaux. La chose essentielle à une orientation indubitable du personnel des locomotives est le positionnement des signaux de manière uniforme, tout particulièrement dans les courbes et sur les voies incurvées. *Groupe technique VSLF*

L'échelonnement correct des signaux permet aussi d'observer d'entrée une rangée de signaux et d'assurer de la sorte une conduite des trains plus sûre et efficace, surtout lorsqu'on circule en direction d'un signal présentant l'image d'arrêt. La division Infrastructure a tout intérêt à favoriser des arrivées plus rapides dans les gares ce qui a pour conséquence de libérer plus rapidement les aiguilles du côté de l'entrée. L'implantation répétée de signaux à des endroits imposés par la garantie du maintien de la distance de glissement, rendent la chose plus compliquée, particulièrement dans l'obscurité. De telles implantations de signaux sont désignées à raison comme des pièges à mécaniciens par le personnel des locomotives. Le choix délibéré d'implantation des signaux – parfois au même endroit que le point d'arrêt prescrit – oblige le personnel des locomotives à réduire la vitesse d'entrée de manière importante et ceci même lorsque le signal est l'image

de voie libre. Cela a des conséquences négatives sur la succession des trains, sur le déroulement du service et finalement sur la ponctualité.

Lors de la rencontre sur la «signalisation» qui réunissait les partenaires sociaux et CFF Infrastructure, l'implantation de manière «sauvage» des signaux a de nouveau été critiquée. Sans l'implication de l'expérience pratique du personnel des locomotives, un déroulement efficace de l'exploitation est rendu plus difficile pour les raisons énoncées ci-dessus, ce qui conduit inévitablement à devoir recourir à la pose de signaux de tronçons de voies ou de signaux de blocks supplémentaires. On arrive finalement à une succession plus rapprochée des trains mais naturellement avec des conséquences plus élevées au niveau des coûts, donc une aberration classique.

À Knonau le signal de sortie de la voie 1 en direction de Mettmensstetten a été reculé de près de 15 mètres afin de pouvoir ga-

rantir l'entrée simultanée du train croiseur dans la cadence horaire.

Lors de l'adaptation des installations de sécurité d'Effretikon chaque signal a été implanté à un emplacement kilométrique différent.

À Pfäffikon (ZH) le signal de sortie de la voie 2 en direction de Fehraltorf a été rapproché de 20 mètres et monté à droite en dessous de la marquise. Ici aussi c'est la nécessité de permettre des entrées simultanées qui a justifié la modification. En outre, le déplacement du signal a nécessité le prolongement du quai de 40 mètres en arrière et la marquise ne peut plus être utilisée dans son intégralité, ce qui fait qu'une partie des voyageurs doit monter et descendre du train sans protection. Les coûts liés au déplacement du signal ainsi qu'au prolongement du quai représentent un montant à six chiffres.

On reconnaît ici clairement le prolongement du quai à Pfäffikon (ZH), de même que la progression du pourcentage de quai non couvert. ➡



Knonau



Pfäffikon ZH



Effretikon



Pfäffikon ZH

Signal d'arrêt

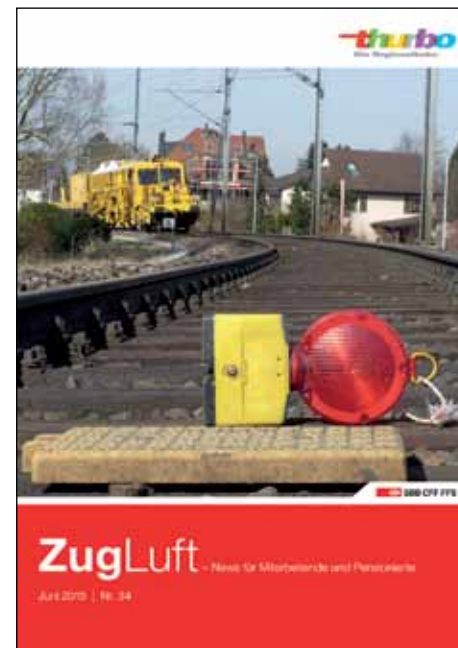
Les irrégularités peuplent notre quotidien. *Groupe technique VSLF*



203

La couverture de la revue «ZugLuft» de Turbo montre un signal d'arrêt selon prescriptions de circulation suisses (PCT) R 300.2 / 2.2.1 / Signal d'arrêt pour la couverture d'un obstacle (de jour une cible rouge et blanche / de nuit une lampe rouge).

Bien que la photographie ait été prise indubitablement de jour, il manque la cible rouge et blanche. La lampe rouge est présente mais bien qu'elle soit allumée ne peut pas être reconnue de jour. Le fait que la lanterne se situe sur le côté nous incite à nous poser la question de savoir si la validité du signal est supprimée et constitue un détail désagréable supplémentaire. Cette irrégularité quotidienne est certainement ressentie comme très perturbante par le personnel qui exécute son travail quotidien de manière correcte. Les annonces correspondantes émises par le personnel des locomotives rencontrent un succès très mitigé et sont considérées par les instances compétentes comme des nuisances désagréables. Il serait effectivement grand temps que les autorités de surveillance (Office fédéral des transports) se mettent à faire respecter les prescriptions édictées par leurs services. ➡



Installation d'enclenchement à double

Le poste d'enclenchement électronique d'Hinwil (ZH) a été mis en service le 30 mai 2011 simultanément avec la nouvelle signalisation. *Groupe technique VSLF*



L'installation d'Hinwil comprend un signal d'entrée, deux signaux de sortie en direction de Wetzikon et deux signaux principaux présentant en permanence l'image d'arrêt en direction de Bäretswil.

En 2014, déjà, on a procédé à l'implantation de nouveau signaux à chaque emplacement de signal existant sans toutefois les mettre en service, ce qui explique qu'aujourd'hui encore ils soient encore recouverts.

Il n'est pas possible de savoir pourquoi après trois ans de travaux de modernisation des installations de sécurité, les nouveaux signaux n'ont pas encore été mis en service jusqu'à présent. Le fait que les nouveaux signaux soient recouverts depuis plus d'une année et demie n'apporte aucune plus-value.

Avec la mise en service du nouveau poste d'enclenchement à Hinwil en 2011 est apparu un nouveau problème lors de la sortie

des trains sur la voie 2. Lors de la mise à voie libre du signal de sortie, le signal nain qui y est associé à côté du train montre l'image d'arrêt et doit être ouvert manuellement dans le cadre d'une demande au chef de circulation. Aux dires des experts d'exams, un signal nain se situant le long du train ne doit pas forcément être ouvert dans le cas de l'établissement d'un parcours train.

Afin de résoudre cette problématique, on a décidé de ne pas reprogrammer le parcours de sorte, mais on a tout simplement déplacé le point d'arrêt, de façon à ce que le signal nain en question ne puisse plus être observé depuis la cabine de conduite. L'inconvénient réside dans le fait que les clients descendent désormais du train en dehors de la marquise et doivent parcourir 100 mètres supplémentaires jusqu'au passage sous voies. ➡

ADL – la différence entre exigence et réalité

Depuis de nombreux mois, le personnel des locomotives peut compter sur l'aide de la «régulation adaptative» (ADL), afin de pouvoir effectuer ce qu'il fait finalement chaque fois que c'est possible depuis que le chemin de fer existe, c'est-à-dire près de 170 ans, à savoir: conduire en économisant l'énergie. *Daniel Hurter, rédacteur LocoFolio*

Précisons que le terme d'aide, dans le cas de l'ADL peut être considéré comme quelque chose d'un peu exagéré. Il faut admettre que lorsque toutes les conditions sont remplies de manières optimales les recommandations de l'ADL arrivent à atteindre une qualité équivalente à celle des prévisions météorologiques annuelles des «Muotathaler Wetterschmöcker» (l'égal de notre Messenger boîtes). Mais il faut toutefois tenir compte du fait que le système de prévision de Muotathal, à la différence de l'ADL, n'a pas nécessité 30 millions de francs pour son développement. Il subsiste malheureusement des cas regrettables où il vaut mieux renoncer au soutien de l'ADL en raison du fait que la situation du trafic s'écarte trop des prévisions de la météo, pardon, des recommandations de circulation, ou que l'infrastructure n'a pas encore adapté tous les paramètres liés à la situation dans l'ADL. À propos de recommandation de circulation, le dictionnaire Duden précise que le mot recommandation signifie «proposition conseillée, conseil, indication, pronostic». Il est alors d'autant plus irritant de lire dans le document I-300018 «Conduite adaptative (ADL)» sous le point 2.4 et formulé de manière impérative: «La vitesse proposée est la vitesse à adopter en tant que vitesse optimisée (Vopt).»

Mais comme précisé plus haut, il y a toujours une différence entre la contrainte liée à l'exploitation et les recommandations de l'ADL, à moins que cela ne devienne des prescriptions à appliquer à la lettre. C'est ainsi qu'un certain nombre de recommandations de conduite sont émises et dont la mise en application ne servent qu'à retarder un train inutilement.

Cas 1

Description de la situation:
En route d'Olten en direction de Bâle [avec le train 3, note de la réd.] j'ai reçu un nombre incalculable de recommandations ADL (parfois non conformes aux prescriptions) à de brefs intervalles que j'ai considérées comme inapplicables au vu de mon expérience pour avoir parcouru régulièrement cette ligne. C'est pourquoi, j'ai ignoré délibérément ces recommandations et me suis réjoui de réaliser une course ponctuelle et sans encombres d'Olten à Bâle. La prise en considération des recommandations ADL aurait par contre conduit à un retard de plusieurs minutes à l'arrivée.

Explication:

Bonjour Monsieur XX
De prime abord, merci beaucoup pour votre annonce. J'ai suivi la marche du train 3 du 13.5.2015 et constaté la chose suivante: Entre Olten VL et Bâle il y a eu dix annonces ADL: Olten VL 105 km/h, Hauenstein Süd 105 km/h, Hauenstein Nord 105 km/h, Tecknau 95 km/h, avant Gelterkinden 95 km/h, Gelterkinden 80 km/h, Sissach ADL END, avant Liestal 100 km/h, avant Muttentz 105 km/h, avant l'entrée de Bâle 80 km/h. Toutes les annonces sont à mon point de vue conformes aux prescriptions (2 minutes de silence après une recommandation [lorsque des annonces indiquent la même vitesse, il n'y a pas de restriction de temps de 2 minutes] et 3 minutes de repos après un ADL END). Situation des trains entre Olten VL et Bâle: Train 1 suit à distance le train 2 jusqu'à Lausen – viennent ensuite les trains 3 et 4 à distance. Les recommandations de conduite de l'ADL se basent sur la situation des trains ci-dessus. Le train 4 est juste derrière le train 3 et que celui-ci est légèrement ralenti par le train 2 jusqu'à Lausen, en raison du fait que celui-ci est précédé par la S-Bahn 1. Les recommandations ADL sont générées de manière légèrement défensive, de sorte qu'une conduite à une vitesse un peu plus élevée que la recommandation peut aussi être «efficace».

J'espère que ces indications/explications vous auront été utiles.

Cordiales salutations

YY

Cas 2:

Situation:

J'ai reçu une recommandation de conduite «Vopt 105 km/h» que j'ai ignoré en raison du retard que je subissais déjà. Je n'ai cependant rencontré aucun signal présentant l'image d'avertissement. En outre, en appliquant cette recommandation de vitesse j'aurais aussi par endroits dépassé la vitesse maximale autorisée.

Bonjour Monsieur XX

Merci beaucoup pour votre annonce. Nous en avons pris bonne note et pouvons vous communiquer les choses suivantes après analyse:

Au signal D208 de Schwarzenbach une recommandation de conduite avec Vopt 105 km/h a été émise car un conflit a été re-

connu avec le train 2 à Gossau (utilisation de la même voie).

Les recommandations sont parfois un peu plus basses que ce que le mécanicien pourrait prévoir. Cette situation a été voulue telle quelle dans le projet afin que le nombre de recommandations soit réduit et que la plausibilité d'une régulation réussie soit plus élevée. Par ce moyen on ne génère pas de retards car ADL connaît les réserves au niveau de l'horaire et qu'il en tient compte.

Cordiales salutations

YY

FachBus Exploitation RCS-D / ALEA

Nous doutons fort ici que nos clients aient de la compréhension dans le fait que nous mettions en application de manière inutile des recommandations de conduite ADL, lorsque cela conduit au fait qu'ils loupent (de justesse) la correspondance d'un bus ou d'un autre train. Car contrairement aux affirmations du FachBus, un certain nombre de recommandations ADL conduit à des retards de trains. Mais le contraire aussi peut aussi se produire. Bien que la recommandation soit respectée, voire même que la vitesse adoptée soit encore plus basse, la course «optimisée» prend parfois une fin inattendue lors du franchissement d'un signal à l'avertissement.

Cas 1 et 2

Description de la situation:

Sur la ligne Bâle–Olten / Olten–Bâle les recommandations ADL suivantes ont été émises:

1e régulation (Train 1) du 18.8. Liestal–Gelterkinden Vopt 60km/h; signal d'entrée Gelterkinden à l'avertissement, environ 30 secondes plus tard ADL CANCEL (Vopt a été respectée dès sa réception).

2e régulation (Train 1) du 19.8. Tecknau–Lausen Vopt 80km/h; signal de sortie Sissach à l'avertissement, environ 30 secondes plus tard ADL CANCEL (la Vopt a ici aussi été respectée dès sa réception).

Le chef circulation n'a pas pu donner d'explication plausible à notre demande.

Bonjour Monsieur XX

Je peux prendre position de la manière suivante au deux cas que vous nous avez annoncés:

Cas 1: Le train 1 circule à distance du train 2 qui fait arrêt à Gelterkinden. C'est pour cette raison qu'à Liestal, Signal H21 vous



avez reçu une recommandation Vopt 55 km/h. Le train 2 a fait un arrêt plus long que prévu à Gelterkinden (arrêt prolongé d'environ 45 secondes). C'est pourquoi vous avez reçu un ADL CANCEL parce que la distance avec le train qui vous précédait était trop courte. ADL n'a pas pu gérer le train 1 plus lentement car dans ce cas c'est le train 3 qui suivait le train 1 qui aurait subi du retard.

Cas 2: Le train 1 suit dès Olten le train 2 qui fait arrêt à Sissach et Liestal. Le train 1 est lui-même suivi de la S-Bahn 3 qui ne doit pas être retardée en raison d'arrêts intermédiaires. Le plan d'optimisation pour le train 1 est donc relativement étroit. Le train 1 reçoit au signal de sortie B4 de Tecknau une recommandation de conduite

à 90 km/h, afin de générer suffisamment de distance par rapport au train 2 jusqu'à Liestal.

Pour le train 2 l'arrêt à Sissach est prévu 21:55/56. Cependant, il a perdu 1 minute entre Tecknau et Sissach, ce qui conduit à un arrêt 21:56/57. ADL a cherché à compenser cela par une nouvelle annonce Vopt (75 km/h au signal de sortie D93 de Gelterkinden). Cela n'a servi malgré tout à rien car le signal de sortie B 2 de Sissach a commuté seulement 20 secondes avant le franchissement du signal d'entrée D221 en raison de la trop courte distance entre les 2 trains. C'est pourquoi le Cancel a été envoyé de manière inévitable après le franchissement du signal D221.

J'espère que par ces explications j'ai réussi à vous convaincre que les recommanda-

tions de ces deux cas étaient justifiées et que l'ADL a fonctionné de manière sûre. Je me tiens à votre disposition pour toute autre question.

Cordiales salutations

YY

FachBus Exploitation RCS-D/ALEA

Bonjour YY

Je vous remercie pour vos explications. Malheureusement, nos avis sont nettement divergents.

Admettons que vous circulez avec votre voiture de A à B. Vous programmez votre navigateur et vous mettez en route. Le navigateur vous conduit en toute sécurité au lieu que vous avez déterminé. Vous faites attentions à la circulation, respectez les règles de la circulation mais vous n'accor-

WELLNESS AU BORD DU LAC DE THOUNE

Laissez-vous séduire par un magnifique plateau ensoleillé sur la riviéra du lac de Thoue.

Offre valable pour un séjour
jusqu'au 24 décembre 2016
(sauf jours fériés)



La région touristique d'Interlaken et
de la Jungfrau vous offre une
multitude de possibilités d'excursions journalières.

1 nuit weekend CHF 175.– par personne
(samedi au dimanche, chambre selon disponibilité)

1 nuit seulement CHF 165.– par personne
(dimanche au samedi, chambre selon disponibilité)

2 nuits seulement CHF 310.– par personne
(chambre selon disponibilité)

3 nuits CHF 435.– (vue sur le village),
CHF 465.– (vue sur le lac) par personne

7 nuits seulement CHF 899.– (vue sur le village),
CHF 999.– (vue sur le lac) par personne

Nos prestations :

- Un apéritif de bienvenue
- Nuitée en chambre double avec baignoire/douche/WC, peignoir, mules en éponge, sèche-cheveux, balcon ou terrasse, téléphone, télévision et radio
- Buffet du petit-déjeuner riche et varié
- Menu du soir composé de 4 plats à choix
- Entrée libre dans notre oasis wellness avec bain thermaux (35°), jacuzzi à l'intérieur et à l'extérieur, corridor Kneipp, espace fitness et espace Sauna

Supplément en chambre simple CHF 20.00 par nuit

Taxe de séjour par personne et par nuit CHF 1.90

Panoramacard :

Bus de la région gratuit, 50% Niesen/
Stockhorn/Niederhorn et beaucoup de plus



**SOLBADHOTEL
SIGRISWIL**

Sigriswilstrasse 117

CH-3655 Sigriswil

Tel ++41 +33 252 25 25

Fax ++41 +33 252 25 00

info@solbadhotel.ch

www.solbadhotel.ch

dez plus aucune attentions aux panneaux de direction.

C'est la même chose qui se produit chez nous. ADL a été introduit et cela est toujours vanté comme tel, qu'un train géré par l'ADL ne rencontrera pas de signaux fermés et qu'il ne devra pas s'arrêter inutilement. Maintenant, si je reçois une recommandation ADL de Tecknau à Lausen, je pars du principe que j'aurai une onde verte jusqu'à Lausen. D'après ce qu'on nous a instruit, le système est suffisamment intelligent pour nous empêcher tout arrêt – de sorte que le système est corrompu si je franchis un signal à l'avertissement à Sissach. Il n'y a pas besoin ici de décrire le comportement lors du franchissement d'un signal présentant l'image d'avertissement. Ce que je reproche le plus au système, est le fait qu'il donne une fausse impression de sécurité au personnel. On nous demande sans cesse de faire une confiance aveugle dans un système qui est lacunaire car ADL devrait cesser toute gestion avant que le mécanicien n'ait franchi le premier signal à l'avertissement.

Il y a lieu ici de trouver une solution, car on ne peut pas instruire au personnel de respecter ADL de manière stricte afin d'éviter de devoir s'arrêter devant un signal à l'arrêt et que finalement le train soit géré par le système avec, comme résultat, un arrêt devant un signal fermé.

Je reste à votre disposition pour toute autre question.
Cordiales salutations
XX

Cas 3

Situation:

Entre Murgenthal et Rothrist j'ai reçu une recommandation (train no 1: note de la rédaction) ADL «80 km/h jusqu'à Liestal», vitesse que j'ai réduite de manière considérable afin de respecter l'horaire et au vu de ma connaissance de la situation planifiée. Sans cette recommandation de circulation j'aurais encore réduit ma vitesse à partir d'Aarburg afin de pouvoir entrer en gare d'Olten sans restrictions. J'ai donc laissé rouler le train en maintenant la vitesse constante et j'ai franchi le signal combiné block/avancé d'entrée d'Olten 1R à l'avertissement. Si je ne m'étais pas reposé sur la recommandation de l'ADL, mais au contraire uniquement sur mon expérience, ce freinage énergivore aurait pu être évité. Je dois donc constater que ADL ne manque pas seulement son objectif d'éviter des arrêts mais qu'il provoque en outre des freinages inutiles.

Explication:

Très cher Monsieur XX

Merci beaucoup pour votre annonce. Nous avons analysé le cas que vous nous avez

soumis. L'analyse a déterminé que le train 1 circulait derrière le train 2 et devant le train 3. Tous les trois trains parcouraient le même trajet, à savoir : Rothrist-Aarburg-Oftringen-Olten. Le train 1 a reçu une recommandation de conduite Vmax 80km/h à Murgenthal. Afin que le train no 3 (S-Bahn) ne soit pas ralenti, une vitesse inférieure n'a pas été envoyée. Nous ne sommes pas en mesure de déterminer pourquoi le signal avancé d'entrée d'Olten n'a pas présenté une autre image que celle d'avertissement.

Il faut dire ceci de manière générale:

Il arrive rarement que la situation de l'exploitation se modifie de manière très rapide de sorte qu'ADL ne soit plus en situation de réagir, comme par exemple dans le cas de l'arrêt prolongé d'un train qui nous précède. De sorte que malgré une recommandation de vitesse, on ne peut pas éviter tous les arrêts et le franchissement de tous les signaux présentant l'image «d'avertissement».

Nous restons volontiers à votre disposition si vous avez encore des questions

Cordiales salutations

YY

FachBus Exploitation RCS-D/ALEA

Malheureusement ADL ne se contente pas de provoquer des situations contrariantes mais aussi parfois des situations dangereuses, lorsque les vitesses recommandées se situent au-dessus des vitesses maximales de pleine voie.

Description de la situation:

Dans la région de Mellingen j'ai reçu une recommandation de vitesse ADL «Vopt 135 km/h», laquelle n'a été suivie du message «ADL END» qu'entre Othmarsingen et Gexi. Cela signifie que j'ai franchi la courbe qui se situe avant la gare d'Othmarsingen et toute la gare d'Othmarsingen avec une indication de vitesse recommandée (135km/h) plus élevée que la vitesse maximale autorisée (130 km/h).

Explication:

Bonjour XX

Je vous dois encore une explication au cas que vous nous avez annoncé.

Dans votre cas, une Vopt trop élevée a effectivement été ordonnée, cela signifie qu'ADL n'a pas tenu compte de la vitesse de la courbe. Nous avons transmis cette erreur à IT afin qu'elle soit corrigée.

Nos meilleurs remerciements et cordiales salutations

YY

FachBus Exploitation RCS-D/ALEA

Au cas où quelqu'un aurait eu la naïveté de croire que l'intouchable division CFF-IT admette la responsabilité d'une erreur au

sein de l'infaillible ADL, il en découvrira ici encore un meilleur aspect. Car peu de temps après, une deuxième réponse est venu compléter la première.

Bonjour XX

Je suis maintenant en mesure de vous fournir la réponse de IT concernant votre gestion ADL.

La Vopt est valable aussi longtemps qu'elle est affichée sur le LEA, c'est-à-dire 20 secondes. Après la disparition de cette annonce sur le LEA c'est à nouveau les vitesses maximales selon RADN et la signalisation extérieure qui sont valables. C'est uniquement en présence de vitesses de pleine voie inférieures qu'une nouvelle Vopt est émise. Cela a été défini par les représentants des mécaniciens dans la phase de projet de ADL.

Dans votre cas, le train 1 a reçu une recommandation de vitesse 135 km/h alors que la vitesse maximale admise est de 140 km/h. Vous avez parcouru la courbe (max. 130) située entre Mellingen et Othmarsingen environ 4 minutes plus tard. La Vopt n'était donc plus affichée sur le LEA. À partir d'Othmarsingen la vitesse de pleine voie de 130 km/h est alors valable, c'est pourquoi, vous avez reçu un ADL END au signal de sortie. En conséquence de quoi, ADL a correctement fonctionné dans le cas présent.

Cordiales salutations

YY

FachBus Exploitation RCS-D / ALEA

Petite correction de la rédaction: La vitesse maximale de 130 km/h est déjà valable avant et en gare d'Othmarsingen, mais qui serait en mesure d'avouer qu'il ne respecte pas ses propres prescriptions.

ADL ne montre pas de Vopt qui contredit les vitesses actuelles de gares ou de courbes. La Vopt n'est montrée que lors de l'annonce de vitesse qui est visible durant 20 secondes. C'est pourquoi le calcul est complété par des paramètres qui tiennent compte de toutes les vitesses de gares et de courbes pour les prochaines 20 secondes de trajet.

Dans le cas illustré (p. 20) – à nouveau une recommandation de vitesse plus élevée que la vitesse de pleine voie admissible – aucune annonce ESI n'a été faite. C'est pourquoi, la rédaction ne peut se baser sur aucune réponse. Mais comme il s'agit uniquement de pronostics dans le cadre de cette thématique, on peut aussi imaginer que dans ce cas la réponse aurait été la suivante: ADL ne commet aucune faute. Cependant lorsqu'une faute se produit, ce n'est pas ADL qui est en cause mais l'origine du problème provient d'une suite de situations d'exploitation imprévisibles et incalculables.

Et puis, des courses «optimisées» ont également eu lieu, pendant lesquelles un tas de bizarreries sont advenues. Mais ne vous inquiétez pas! Pour ça aussi, par la suite, une justification appropriée a été échafaudée. Le fait qu'elle se contredise partiellement a été généreusement négligé.

Bonjour XX
Merci pour votre message. Je suis heureux de vous transmettre les conclusions suivantes.

Constat:
Pour le voyage de Rothrist via Burgdorf en direction de Berne, j'ai reçu un Vopt 115 km/h jusqu'à Mattstetten, bien que sur diverses sections la vitesse soit limitée à 110, 85, 80 ou 90 km/h.

Réponse:
L'ADL inclus la vitesse de toutes les lignes, gares et courbes ainsi que de tous les tronçons de ralentissement reconnus par le système. La recommandation de conduite ne transgresse jamais la vitesse de pleine voie. Si, au cours de la conduite, la vitesse de pleine voie passe en dessous de la recommandation de conduite, une nouvelle recommandation est envoyée à temps. Après une durée d'affichage de 20 secondes, le Vopt est remplacé par l'annonce de conduite (par exemple ADL -> AESP). L'annonce de conduite indique le point d'application où se trouve la fin prévue de l'ensemble de l'optimisation. La vitesse recommandée n'est pas forcément valide jusqu'à ce point d'application, il se peut qu'elle change. Pour cette raison, l'affichage du point d'application a été séparé du Vopt afin que ce soit plus clair. L'annonce de conduite ne garantit pas que la recommandation de conduite transmise initialement doive être appliquée, en toutes circonstances, jusqu'au point d'application affiché. La signalisation extérieure, resp. en cabine et les vitesses indiquées pour les courbes et les gares selon le RADN restent valables. L'annonce de vitesse comme recommandation de conduite (par exemple Vopt 140 km/h) ne viole aucune vitesse de pleine voie, de gare ou des courbes pendant sa durée d'affichage de 20 secondes. Les vitesses d'itinéraire et les tronçons de ralentissement temporaires ne sont pas pris en compte. Si, au bout de 20 secondes, l'annonce de conduite «ADL» apparaît, cela ne permet que d'éviter un dépassement de la vitesse de pleine voie. Cela a été demandé par les représentants des mécaniciens de locomotive dans le cadre du projet ADL, afin de garantir autant de calme que possible en cabine.

Constat:
À Burgdorf, j'ai reçu un Vopt 80 kmh jusqu'à Hindelbank. J'ai appliqué cette recommandation immédiatement, mais entre Burgdorf et Lyssach, le signal de bloc P385 a indiqué «avertissement».

Réponse:
Malheureusement, il arrive à de rares occasions que la situation opérationnelle change trop vite, par exemple en raison d'un dépassement du temps d'arrêt, de sorte que l'ADL ne peut plus répondre. Ou alors le conflit initial a été résolu et un ADL END a donc été envoyé, mais juste après, un autre train était en retard et le nouveau conflit était trop proche pour pouvoir être résolu par l'ADL. J'espère vous avoir aidé avec ces informations.
YY
FachBus RCS / ALEA / Bahnhofportal

Entretemps, nous nous sommes rendus compte que l'ADL peut faire tourner le personnel de loc en bourrique constamment. Par conséquent, ce cas devrait être mentionné:

Situation:
Sur le trajet ponctuel de Stein-Säckingen à Frick j'ai reçu, malgré l'arrêt prescrit à Frick, l'annonce ADL «Vmax jusqu'à Effingen». Une telle annonce peut prêter à confusion et devrait donc être évitée.

Bonjour XX
Merci pour ton rapport. L'analyse a conclu comme suit:
Le 25 août, sur la section Kirchmatt-Effingen, une seule voie était praticable, en raison d'une interruption de ligne. Afin que le croisement entre ton train 1969 et le 2068 se fasse de manière optimale à



Effingen, le DBV [l'agent du mouvement, note du rédacteur] a approuvé un trajet rapide jusqu'à Effingen. Les dispositions manuelles sont appliquées de manière générale. RCS [Rail Control System, note du rédacteur] ne contrôle pas si le trajet rapide passe par un arrêt. Je pense que le DBV ne le savait pas.
Cordialement
XX
Exploitation FachBus RCS-D / ALEA

Cher YY
Merci pour votre réponse – les processus de pensée de DBV ne m'intéressent pas plus que ça. Le fait est qu'il reste inacceptable que l'ADL émette une recommandation de conduite, dont l'application aurait entraîné une action allant à l'encontre des directives (passage erroné à Frick), et prouve, une fois de plus, l'inefficacité de l'ADL.
Cordialement
XX

Tableau d'affichage virtuel (TAV)
Valable à partir du: 1.11.2015 jusqu'au 1.11.2016
Régulation adaptative
Éléments à prendre en compte par le mécanicien
Comme en temps normal, la priorité doit toujours être accordée à l'observation des signaux. Le principe suivant reste en vigueur: La sécurité passe avant la ponctualité et la rentabilité. Les vitesses transmises par ADL sont toujours des recommandations. L'ensemble des vitesses maximales prescrites prévalent sur les recommandations de conduite émises par ADL et ne doivent en aucun cas être dépassées.
Dans le cas d'une course soumise à une réduction de la vitesse maximale en raison de prescriptions (p. ex. formulaires d'ordres, avis au mécanicien, etc.), les éventuelles recommandations de conduite émises par ADL et indiquant une vitesse supérieure doivent être ignorées.

Entretemps, nous avons pu observer un certain nombre de cas où l'ADL a transmis des recommandations de conduite dépassant la vitesse de la ligne, de la gare ou la vitesse autorisée du train, incitant le personnel de loc à rouler à une vitesse excessive et provoquant, quelquefois, un freinage automatique par le ZUB, ce qui est irritant et n'est pas sans danger. Ce n'est pas sans danger, car à chaque fois, il peut arriver que des passagers tombent, qu'ils soient blessés par des bagages ou de la vaisselle (wagon-restaurant) ou que des cargaisons soient endommagées, sans compter une sollicitation inutile du matériel roulant et ferroviaire. Apparemment, les autorités compétentes ne sont pas non plus tout à fait à l'aise

avec ça. En tout cas, la communication suivante le laisse penser.
Depuis le début du projet ADL, à plusieurs reprises, le VSLF a souligné ce danger et demande donc toujours que le personnel des loc reçoive des temps de passage optimaux au lieu des recommandations de vitesse. Les préoccupations du VSLF ont d'ailleurs été mentionnées dans un communiqué de presse.

(Basler Zeitung)
L'histoire d'Andreas Meyer et de Doris Leuthard – c'est l'histoire d'une relation harmonieuse et plus encore: c'est presque une histoire d'amour. Meyer, le PDG des CFF, et Leuthard, la ministre des transports PDC, vont de pair en politique. Il y a trois ans, Leuthard a déclaré devant les médias à Berne que, afin de favoriser le renoncement à l'énergie nucléaire un «changement de cap était inévitable». Elle a présenté fièrement, «un modèle», qui devait «être le fer de lance de la réorientation énergétique» – en souriant rêveusement. Le manager a promis que d'ici 2025, les CFF seraient «complètement passés aux énergies renouvelables». Depuis lors, l'exploitation proche du gouvernement fédéral met en scène de façon politiquement correcte un nouveau monde d'économie d'énergie.

Tablettes dans la cabine
Il y a à peine un an, la promesse a été suivie par une déclaration d'intention écrite. Meyer rayonnait. Le département de l'environnement et des transports de Leuthard était en liesse. Il a été déclaré que les CFF pouvaient atteindre l'objectif rapidement «grâce à un style de conduite économe en énergie». Un nouveau concept appelé «gestion adaptative» allait le permettre. Il s'agissait pour le centre d'exploitation des CFF, qui a une vue d'ensemble de la situation de la circulation, des embouteillages et des feux rouges sur le réseau de chemin de fer d'envoyer, en plus des signaux de vitesse réguliers, des recommandations de vitesse sur une tablette mobile, en cabine. Cela devait aider les hommes dans le cockpit à conduire de manière plus prévisionnelle et donc plus économique en énergie. Meyer ne pourrait pas vivre son amour pour la politique de Leuthard sans employés loyaux, «pour mettre en œuvre l'idée de durabilité des CFF dans le travail quotidien» comme on a pu le voir dans le «rapport de durabilité des CFF 2014». En conséquence, les CFF ont régulièrement des réunions de «sensibilisation» et «des dîners d'information». Cependant, bien que sensibilisés par leur grand chef, renseignés et formés à conduire les wagons de manière adaptative, les mécaniciens de locomotive n'ont

pas marché. Ces mécaniciens qui, sinon, sont des fans de technique, des gars loyaux et fidèles – voilà qu'ils résistent. Ils se cabrent. Ils se rebellent.

Troubles dans le syndicat
Meyer et Leuthard! Ne les avons-nous pas vu comme un couple de rêve voyageant triomphalement vers l'énergie idyllique, élégants comme un train à grande vitesse, le cap fixé sur le succès? Ce superbe voyage ne va pas être définitivement annulé. Mais il sera fortement compromis. «Encore et encore», peut-on lire, notamment dans la revue LocoFolio, l'organe officiel du syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants, le personnel est confronté à de nouvelles dispositions mal développées, qui ne peuvent donc pas être mises en œuvre. Cela comprend le concept de gestion adaptative, a critiqué l'association politiquement neutre qui représente environ un tiers des 3500 mécaniciens voyageurs et marchandises. Le concept est inapte à une utilisation pratique. Il a probablement été conçu, en premier lieu, pour apporter son soutien au département de l'environnement et des transports, dont dépendent les CFF, dans son action de réorientation de l'énergie. Les CFF encensent la «technologie sophistiquée» des 34 millions de francs destinée à aider le personnel de locomotive avec une «stratégie de conduite optimale». Elle aiderait «à éviter des arrêts aux feux rouges». Dix millions de francs par an de frais d'énergie pourraient ainsi être économisés. Le syndicat des mécaniciens de locomotive, par contre, voit la tablette comme une «babiole électronique», voire un «danger», parce qu'elle distrait des instruments importants et parfois, même, annonce une vitesse plus élevée que la situation ne le permet.

Avertissement sonore dans la cabine de conduite
Certains mécaniciens de locomotive, s'ils avaient suivi les instructions de l'appareil, auraient dû effectuer un freinage forcé de sorte que l'effet d'économie d'énergie se serait «dissipé d'un seul coup». En outre, le dispositif envoie des tonalités d'avertissement déconcertantes qui ressemblent à ceux du système de contrôle du train. «Nous, les mécaniciens de locomotive», explique un membre du syndicat alla «Basler Zeitung», «nous avons toujours pratiqué une conduite axée sur l'économie d'énergie. La gestion adaptative dévore plus d'énergie qu'elle n'en économise.» La direction des CFF a été informée de ces réserves, explique le mécanicien. Jusque-là, ça n'a servi à rien. Meyer et Leuthard écartent les préoccupations d'un sourire ➤

VSLF interna

Comité VSLF



CAP assurance de protection juridique professionnelle
Le VSLF et la CAP (société d'assurance en matière de protection juridique) ont renouvelé les conditions générales d'assurance en ce qui concerne notre protection juridique professionnelle. La modification la plus importante consiste dans l'augmentation du montant maximal en ce qui concerne les frais d'expertise et d'analyse, les frais juridique, de tribunal arbitral et les frais de médiations, les dédommagements accordés au différentes parties ainsi que les honoraires d'avocats et les cautionnements de peines. Cette somme passe de 250 000 à 300 000 francs. Nous nous réjouissons de poursuivre notre bonne collaboration avec la CAP en matière de protection juridique professionnelle.
www.vslf.com
> SERVICES > Prot. juridique prof.

Le soutien de la protection juridique CAP
Pendant l'été 2014, un certain nombre de mécaniciens de locomotive, membres du VSLF, ont donné leur démission à Crossrail. Par la suite, il y a eu de grosses différences de procédure dans le règlement des indemnités et des avoirs en temps. Grâce à la protection juridique professionnelle, les collègues ont reçu l'aide d'un avocat. Après plus d'un an, toutes les revendications ont été réglées en faveur des collègues et Crossrail a renoncé à un procès.

Caisse-maladie CPT
Le VSLF a conclu une convention collective avec la caisse-maladie CPT. À partir du 1er Janvier 2016, malheureusement, la CPT ne nous accordera plus qu'une réduction de 10 au lieu de 15% sur les primes de l'assurance complémentaire. Cela vaut également pour les contrats précédents. Nous regrettons cette réduction de rabais par la CPT.
www.vslf.com
> SERVICES > Caisse maladie ➤

Bienne

Classe masculine à Bienne. *Groupe sur l'égalité des genres VSLF*

Après une classe entièrement constituée de mécaniciennes à Bienne en 2004, CFF trafic des voyageurs s'est décidé à former une classe exclusivement constituée d'hommes. Le VSLF salue exceptionnellement le fait que la culture de l'égalité des genres soit vécue de manière si impressionnante aux CFF.

Communiqué de presse du 25 janvier 2005

Les CFF doublent le nombre de mécaniciennes.

Depuis novembre 2004, on trouve pour la première fois à Bienne et aux CFF, une classe constituée de neuf femmes aspirantes mécaniciennes de locomotives. La classe de femmes est un exemple des exigences ciblées en matière d'activités égalitaires auprès des CFF. «On n'appelle pas cela «le locomotive».» C'est par ce slogan que les CFF se sont montrés pour la première fois actifs dans la recherche de mécaniciennes durant le printemps 2004. La campagne s'est révélée être un véritable succès. Rien qu'à Bienne 30 femmes se sont présentées et 9 ont pu être engagées par les CFF. «De la sorte, nous pouvons doubler d'un seul coup la proportion de femmes dans les cabines de conduite du trafic voyageurs», a expliqué Peter Fankhauser, responsable régional de la conduite des trains lors d'une visite de classe effectuée par la presse à Bienne. Si on inclut CFF Cargo, les CFF emploient au total 31 mécaniciennes, depuis l'automne dernier. Cela représente juste 1% de l'ensemble du personnel des locomotives. «En introduisant des modèles de travail modernes et conforme au droit des familles associés à des programmes d'incitation, nous cherchons à augmenter le pourcentage des femmes aux commandes. La formation de mécaniciennes n'est qu'un exemple parmi tant d'autres», a déclaré Ruth Stucki. L'engagement en matière de sollicitation des femmes et d'égalité fait partie des objectifs prioritaires des CFF: «Il est avéré», dit Ruth Stucki, «que les teams mixtes travaillent de manière plus productive et plus motivée.»

L'absence de concept a un coût

– et qui plus est, un coût durable. Les collègues mécaniciens provenant de Thurbo SA et qui ont postulé pour des postes en tant que mécaniciens de locomotives auprès de CFF P sont invités à une sorte de «test d'admission» aussi appelé «test de qualité». *Hubert Giger, président central VSLF*

Tests d'admission vexatoires
Les tests sont effectués par les experts d'examens PEX de CFF P sous une forme orale et écrite. Ces tests servent soi-disant à déterminer le «niveau» et «l'état» de nos collègues. Il faut constater, à ce propos, que les mécaniciens de Thurbo SA, tout comme leurs collègues des CFF, disposent d'un permis de catégorie B conforme aux dispositions de l'OCVM, que leurs connaissances des lignes et des véhicules figurent dans la banque de données «Phönix» de l'OFT et que toutes ces données peuvent être consultées d'un simple clic de souris. Les compétences générales des collègues à conduire les trains de manière sûre devraient exister puisque les mécaniciens Thurbo sont aussi instruits à la conduite des trains composés de RABe 511 des CFF et qu'ils circulent à 160 km/h entre Wil SG et Coire. De plus, dès le changement d'horaire ils feront des incursions dans le réseau du S-Bahn zurichois. Visiblement, la méfiance des CFF envers leur société sœur semble grande.

Contrôles de qualité dans tous les coins et de toutes parts
La qualité est contrôlée un peu partout. Le modèle de formation «trafic grandes lignes» aux CFF appartient aussi à cette discipline. L'unique critère qui différencie ce trafic des autres trains de voyageurs est que les trains du trafic à longue distance sont accompagnés par des agents de train. (Les trains Regio-express conduits par les collègues de Thurbo entre Wil SG et Coire ne sont pas considérés comme du trafic grandes lignes). On nous a confirmé: Il existe clairement un module concernant le trafic «grandes lignes» aux CFF. Ce qui ne figure pas tout à fait noir sur blanc ne se rapporte pas au module du trafic «grandes lignes» mais aux véhicules prévus pour le trafic «grandes lignes». Ho ho! C'est donc comme ça – rien d'autre finalement que

la bonne vieille connaissance des lignes et des véhicules. Visiblement les mesures d'occupations des experts d'examens sous la forme d'une course de sécurité et de qualité en fin du module «grandes lignes» doivent constituer l'essentiel du processus. Mais il peut cependant arriver qu'un candidat rate ce contrôle de qualité et de sécurité et soit appelé, dès le lendemain, à conduire un train du S-Bahn de 300 mètres de long, sans agent d'accompagnement et, qui plus est, aux heures de pointe!

Annulation situationnelle de la journée de formation
La deuxième journée de formation de 2014 a été rebaptisée journée de formation 2015 l'année dernière et a purement et simplement été supprimée. Cette année, le manque pressant de personnel a aussi débouché sur l'annulation de la deuxième journée de formation 2015. Elle a été déclarée facultative. Finalement, le personnel des locomotives a été privé deux fois de journées de formation qui sont pourtant importantes en soi. On peut supposer que le contenu de ces journées de formation était dénué de contenu à un tel point qu'il soit possible de renoncer de manière générale à la formation continue du personnel des locomotives. Nous ne savons pas si les journées de formation servent uniquement de justificatif à l'existence des postes en relation avec l'instruction et la formation continue des mécaniciens de la division conduite du personnel du trafic voyageurs. Dans tous les cas il y aurait suffisamment de thèmes actuels qui n'ont pas été encore abordés dans les journées de formation et qui mériteraient d'être traités de manière approfondie. Heureusement, les syndicats proposent des cours de formation orientés vers la pratique de sorte que le personnel des locomotives est toujours à même d'effectuer son métier sans encombre et sans devoir passer continuellement par le contrôle des courses de qualité et de sécurité.



Mécanicien – un marché libre

Dans mon dernier article (LocoFolio 1/2015), j'ai critiqué la revalorisation des salaires (insuffisante à mon avis) et j'ai demandé à CFF-P-OP-HR/ZF un «dialogue ouvert et constructif». Entre-temps, quelques résultats de ce dialogue sont connus. *Marcel Maci, mécanicien CFF Fribourg (jusqu'en octobre 2015) / mécanicien BLS Fribourg (depuis novembre 2015)*



HR (qui m'a adressé une lettre personnelle) considère que tout est correct:
- La revalorisation visait à éliminer les «dépassements» et cet objectif est atteint. Il est vrai que pour certains mécaniciens, cela signifie qu'ils ne gagnent que légèrement plus qu'un jeune qui vient de terminer sa formation, mais cela est inévitable et ne peut être corrigé car toute adaptation supplémentaire aurait forcément des répercussions plus amples sur le système salarial.
Quant à ZF, je me permets de citer les propos de Manfred Haller prononcés lors d'une séance à Fribourg au mois de juillet en présence d'une quarantaine de mécaniciens:
- Il est possible qu'à l'heure actuelle, d'autres compagnies ferroviaires (comme le BLS) offrent de meilleures conditions à certains mécaniciens. Dans ce sens, le métier est devenu un marché libre et il est tout à fait compréhensible si ces mécaniciens postulent ailleurs.
- Pour les effectifs, cela n'a pas d'incidence. La pénurie des mécaniciens est un fait global qui ne concerne pas que les CFF. Ce qui est à souligner c'est que le nombre de mécaniciens qui partent est compensé par le nombre de mécaniciens qui arrivent d'autres entreprises.
Je vais m'abstenir de porter un jugement personnel sur ces propos ou le rôle et l'attitude des nombreux acteurs impliqués, mais je me permets de les prendre au mot: qui dit que certains mécaniciens trouvent de meilleures conditions dans

d'autres entreprises (et ne fait rien pour les retenir), accepte qu'il y aura des départs! Dans ce sens, rien qu'au dépôt de Payerne/Fribourg, nous sommes six à avoir pris cette décision. A noter que ce sont essentiellement des mécaniciens qui ont fait leur formation au cours des cinq

dernières années et qui ont plus de 30 (ou 35) ans. Je continue à croire que la situation de ces mécaniciens est insatisfaisante et que les CFF auraient (et ont encore) la possibilité de changer les choses. C'est en tout cas ce que je souhaite pour mes collègues qui restent!

Le salaire des jeunes mécaniciens

Rencontre concernant les négociations avec les CFF au sujet du salaire des jeunes mécaniciens de locomotives. *Hubert Giger, président centrale*

Les partenaires sociaux des CFF se sont approchés de la division CFF trafic des voyageurs en vue de revendiquer des négociations concernant le salaire des jeunes (en années de service) mécaniciennes et mécaniciens de locomotives. Une première rencontre entre la délégation de négociation des CFF et la communauté de négociation des partenaires sociaux a déjà eu lieu le 20 octobre 2015. Après une discussion constructive, une décision d'un commun accord a déjà été prise en vue de collecter les mandats de négociations nécessaires. Lorsque tous les mandats seront présents, les négociations pourront démarrer. On ne peut pas encore dégager une quelconque tendance. La disponibilité mise en évidence par les CFF en vue d'une négociation doit être considérée comme un signal positif. Les partenaires sociaux des CFF étaient représentés par: Jürg Hurni, Hans-Rudolf Schürch (SEV), Daniel Ruf (VSLF), Bruno Zeller (transfair). CFF P a de son côté été représenté par Doris Matyassy (HR P), Manfred Haller (P OP ZF), Marc Siegrist (HR PP) et Didier Bieri (P HR ZF). Le VSLF reste confiant dans le fait qu'une solution sera trouvée en ce qui concerne le rétablissement du salaire des jeunes collaborateurs dans une juste proportion par rapport au reste du personnel des locomotives suite à l'abolition des accords salariaux qui avaient débouché sur de grandes inégalités.

Prix exclusif pour les membres et donateurs du VSLF

Locomotive CFF Re 460 105-0 VSLF à l'échelle O



Grâce à une offre unique de HERMANN Modellbahnen AG, notre locomotive VSLF à l'échelle O est disponible pour nos membres et donateurs du VSLF peuvent profiter de cette offre exclusive:

Commandes (total)	Sans motorisation avec vitrine	avec motorisation sans vitrine
1 Loc	4'300.– au lieu de 4'600.–	5'000.– au lieu de 5'300.–
2-5 Locs	3'700.– au lieu de 4'000.–	4'300.– au lieu de 4'600.–
dés 6 Locs	3'500.– au lieu de 3'800.–	4'000.– au lieu de 4'300.–

Les prix sont CHF et incluent la TVA de 8%, et seront décidés en fonction du nombre de pièces produites.

Prix garantie pour les commandes passées jusqu'au 30.06.2016.

Les commandes par bulletin d'inscription ou par site internet:

www.vslf.com > Lok 460 105-0 > Modelllok > Hermann Lok

VSLF ramasse tous les commandes et va les transmettre à Hermann



Bulletin d'inscription couper et envoyer à: **Res Dellenbach | Mattenstrasse 20C | 3600 Thun**

No de membre VSLF.		Nom/Prénom	
VSLF Lok Re 460 105-0	No.	Rue/NPA/Lieu	
Sans motoris./avec vitrine		Date	Signature
Avec motoris./sans vitrine			

Thalwil

Mésaventure rare – un mécanicien a oublié de s'arrêter à Thalwil. *Extrait de 20 Minuten Online du 11 août 2015F*

Le mardi matin, le mécanicien de la S2 en direction de Ziegelbrücke a oublié de s'arrêter à Thalwil. Selon les CFF, cela se produit une fois tous les 170 000 arrêts et ne porte pas à conséquence au niveau de la sécurité. «La S2 est arrivée trop vite en gare de Thalwil et n'a pas été en mesure de s'arrêter à quai», a écrit une lectrice reporter le mardi matin. Son train qui se dirigeait de Zurich aéroport en direction de Ziegelbrücke s'est finalement arrêté à Oberrieden ZH. De là, les passagers qui avaient prévu de descendre à Thalwil ont dû attendre un autre train pour revenir en arrière.

Dans les faits, un pareil événement est hautement improbable. D'après la porte-parole des CFF, Lea Meyer, cela se produit une fois sur 170 000 arrêts prévus à l'horaire, ce qui signifie une fois tous les deux ou trois jours. «La mésaventure d'oublier un arrêt se produit une fois par carrière de mécanicien en moyenne», dit Mme Meyer. Cela signifie que pour un nombre de 25,5 millions d'arrêts par année, cela représente un coefficient d'erreur de 0,006 pour mille. «Selon nos experts, cette valeur est restée stable durant les dernières années. De même, nous nous permettons de sensibiliser régulièrement les mécaniciens sur ce problème.» Et Mme Meyer de nous rassurer: «Cette mésaventure humaine n'est pas déterminante au niveau de la sécurité car les mécaniciens sont très concentrés sur l'observation des signaux.» (vro) ➤

Nous remercions Lea Meyer pour ses déclarations soutenues par des chiffres impressionnants qui se font les témoins de la considération dont fait l'objet le personnel des locomotives.



Augmentation des salaires

L'information ne vous aura sans doute pas échappé : les mécaniciens ont renoncé à toute augmentation générale des salaires et les augmentations individuelles sont plafonnées à 0,8% de la masse salariale jusqu'en 2020... *Marc Engelberger, président section Romandie*

Finis également les FE (jours de vacances isolés) jusqu'en 2018. Ces deux mesures sont des exemples parmi d'autres qui ont dû être prises par les CFF en accord avec les partenaires sociaux afin de renflouer notre caisse de pension à hauteur de 690 millions de francs. Sans ce versement de plus d'un demi-milliard de francs, l'introduction de rentes dites «variables» aurait été quasi inévitable, puisqu'une baisse d'environ 11% des rentes des personnes assurées (dans le cas ou rien n'aurait été entrepris) était et est toujours hors de question. Je ne critique pas ces mesures, qui sont un mal nécessaire afin que le niveau des rentes soit garanti, même si j'aimerais souligner ici que l'augmentation de l'espérance de vie n'est pas la seule composante que l'on pourrait qualifier de «responsable» des difficultés rencontrées par notre caisse de pension, contrairement à ce que l'on veut parfois bien nous faire croire. Ce qui par contre est discutable, malgré la relative urgence dans laquelle ces mesures ont été entérinées, c'est que dans un contexte économique et intra-entreprise tendu, ce sont encore une fois les employés, donc nous, qui passons à la caisse, ce qui dans la situation actuelle est fort dommage.

En effet, qui n'a pas entendu que la pénurie de mécaniciens est à un niveau que l'on pourrait qualifier d'«historique», que certains collègues n'hésitent pas à quitter les CFF pour d'autres entreprises où les salaires sont nettement plus élevés alors que les conditions de travail sont similaires (ou du moins, très proches de ce que l'on connaît chez nous), que la productivité suit toujours la même courbe ascendante et que l'introduction progressive de l'ETCS va chambouler dans un futur très proche notre quotidien et notre manière de devoir travailler.

Qui n'a pas entendu que, pendant que les employés sont priés de faire des efforts, le salaire de notre patron et CEO, Andreas Meyer, a augmenté de 14% pour atteindre 1,072 millions de francs en 2014 ? Je ne sais pas pour vous, mais pour ma part, lorsque j'ai appris la nouvelle, ma seule réaction a

été de secouer la tête. En effet, je sais pertinemment que cette somme a quelque chose d'irréel et d'irrationnel. De plus, le montant de cette augmentation envoie également le mauvais signal au mauvais moment. En effet, comment, en tant que patron, est-ce possible de faire comprendre à ses employés qu'eux n'auront rien, voire parfois moins, lorsqu'on vient de se mettre environ 150 000 francs de plus que l'année précédente dans la poche?! Cette situation, bien qu'assez paradoxale, n'en demeure pas moins inacceptable à mes yeux et cela nous montre encore une fois à quel point nos top-managers ont perdu toute notion de réalité.

Assez paradoxal, c'est également ainsi que l'on pourrait qualifier le discours tenu par Manfred Haller (responsable Conduite des trains chez CFF P) à des collègues du dépôt de Fribourg, mécontents de leurs salaires. En effet, selon M. Haller, les CFF ne peuvent pas donner un centime de plus pour des collègues qui sont sur le départ alors que d'un autre côté cela ne gêne visiblement personne de payer 100 000 francs de formation par personne pour remplacer les postes laissés vacants par lesdits collègues. Je ne sais pas pour vous, mais parfois je me questionne sur notre politique d'entreprise, si tant est que nous en ayons réellement une...

Ces quelques exemples, qui bien entendu sont loin d'être exhaustifs – j'aurais également pu évoquer d'autres points sensibles comme la sécurité, le management, la communication interne et externe, etc. –, nous obligent malheureusement à nous poser la question de la valeur (puisque l'on parle beaucoup d'argent, ces temps, je pense que le terme est le bon) qui nous est réellement accordée par notre entreprise. Se rend-on encore compte, chez certains de nos cadres, que derrière chaque numéro U se cache un être humain, ayant des besoins, des désirs, voire – ô malheur – des revendications?

Au vu de tout ce qui précède, j'ai bien peur que la réponse que l'on peut apporter à cette question soit, du point de vue de l'employé en tout cas, malheureusement de plus en plus insatisfaisante. ➤



UN SEUL LIEU POUR CHAQUE EVENEMENT

Avec ses trois salles polyvalentes et son emplacement à côté de la gare Cornavin, le centre événementiel Uptown Geneva s'adapte à vos besoins pour rendre chaque événement unique.



Une équipe de professionnels à votre service : du service traiteur au techniciens, Uptown Geneva met à disposition un personnel qualifié en fonction de chaque événement.



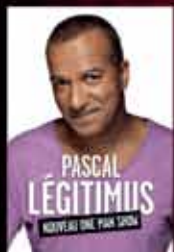
Ce cadre créatif peut recevoir aussi bien des événements culturels et artistiques que professionnels ou privés.



UPTOWN GENEVA
BUSINESS & ARTS
CENTER

Uptown Geneva - Business & Arts Center
Rue de la Servette 2, 1201 Genève
info@uptown-geneva.ch
www.uptown-geneva.ch
T 022 734 00 02

COMEDIE DE LA GARE



Tous les jeudis, vendredis et samedis !

Détails et programmation:
www.comediedelagare.ch

Infos et résas: contact@comediedelagare.ch
0900 907 907 (1.19.-/appel depuis un réseau fixe suisse)
Comédie de la Gare - 2, Rue de la Servette, 1201 Genève



Enchanter vos sens et exaltez vos papilles grâce aux saveurs du terroir et à nos recettes contemporaines...

TRAITEMENT CONTEMPORAIN
uptaste

Anniversaires
Apéritifs
Banquets
Bouquets de chantiers
Cocktails et cocktails dînatoires
Fêtes de famille
Inaugurations
Lunchs de bureau
Mariages
Réceptions
Repas d'entreprise
Séminaires
Soirée du personnel
Expositions

À votre domicile ou à l'extérieur, nous mettons à votre service notre expérience pour la réussite de vos événements.

Uptaste - 6 Rue du Cercle - 1201 Genève
Téléphone: 079 213 31 17
info@uptaste.ch / www.uptaste.ch

RESTO DU THEATRE

Les soirs de représentation:
**Possibilité de
diner + spectacle
dès CHF 64.-***



Infos et résas :
www.restodutheatre.ch

*prix incluant le billet de spectacle en 1ère catégorie et le la formule entrée + plat ou plat + dessert. Boissons non comprises

Le pistolet n'est jamais le coupable

L'entretien de son réseau est assuré par CFF Infrastructure. Les coûts à cet effet sont acceptés par l'Office fédéral des transports (OFT), ce qui signifie que l'entretien et le remplacement de chaque aiguille et de chaque signal est contrôlé et approuvé par l'OFT. Comme elle se plaît à nous le rappeler, CFF Infrastructure ne peut visiblement que perdre de l'argent. *Hubert Giger, Président VSLF*

Si un remplacement de voie doit être ordonné, deux variantes se présentent alors : remplacer chaque nuit un certain nombre de mètres de voies, ce qui prend de nombreuses semaines et coûte très cher. Il existe aussi une manière de travailler plus efficace qui prévoit le travail dans une fenêtre temps acceptable mais qui aura une plus longue fermeture de la ligne comme conséquence et nécessitera la mise en place d'un service de transports de remplacement ou des détournements. Si malgré tout, aucun travail d'entretien n'est planifié, l'OFT menace de fermer la ligne pour des raisons de sécurité. On ne trouvera rien à redire au sujet des coûts très élevés, si l'entretien est effectué comme la sécurité l'exige.

Les CFF ont dépensé près de 600 millions obtenus par la vente de biens immobiliers pour la période 2013 à 2016, et près d'un demi-milliard de francs dans l'entretien de l'infrastructure tiré de leur propre capital. Ainsi, l'endettement des CFF progresse et l'argent manque pour de nouveaux investissements. La responsabilité de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure relève indubitablement de la compétence de l'Office fédéral des transports. Il décide du bien-fondé des dépenses pour l'entretien et est en même temps le garant de la sécurité. De la sorte il est ainsi évident pour tout le monde que celui qui décide dans quel sens doit être tourné le pistolet est le même qui presse sur la détente et finalement endosse la responsabilité des éventuelles conséquences.

16 août 2015 / SDA

Les CFF ne remplissent que 5 des 15 objectifs convenus

Dans le domaine de l'infrastructure les CFF n'ont remplis que 5 des 15 objectifs qui avaient été convenus. Ils ont certes obtenu des bonnes notes en matière de sécurité, mais ils ont raté de nombreux objectifs en matière de productivité en raison du mauvais état du réseau ferré.

C'est particulièrement dans les domaines de la qualité et de la disponibilité du réseau ainsi qu'en matière de productivité que les CFF ont été les plus mauvais. [...]

Trop souvent des bus de remplacement

Les coûts d'exploitations et l'entretien du réseau ferré coûtent par conséquent plus que prévu. En outre, les passagers ont dû recourir trop souvent aux bus de remplacement en raison des travaux d'entretien. [...]

Les CFF n'ont pas non plus rempli les objectifs en matière de remplacement des défauts au niveau des rails: En lieu et place de 1489, ce ne sont pas moins de 5000 défauts dans les rails qui ont été répertoriés et corrigés. Les coûts pour remplacer un mètre de tracé se sont montés à 1808 francs ce qui est plus cher que l'objectif qui prévoyait 1486 francs

Des objectifs trop ambitieux

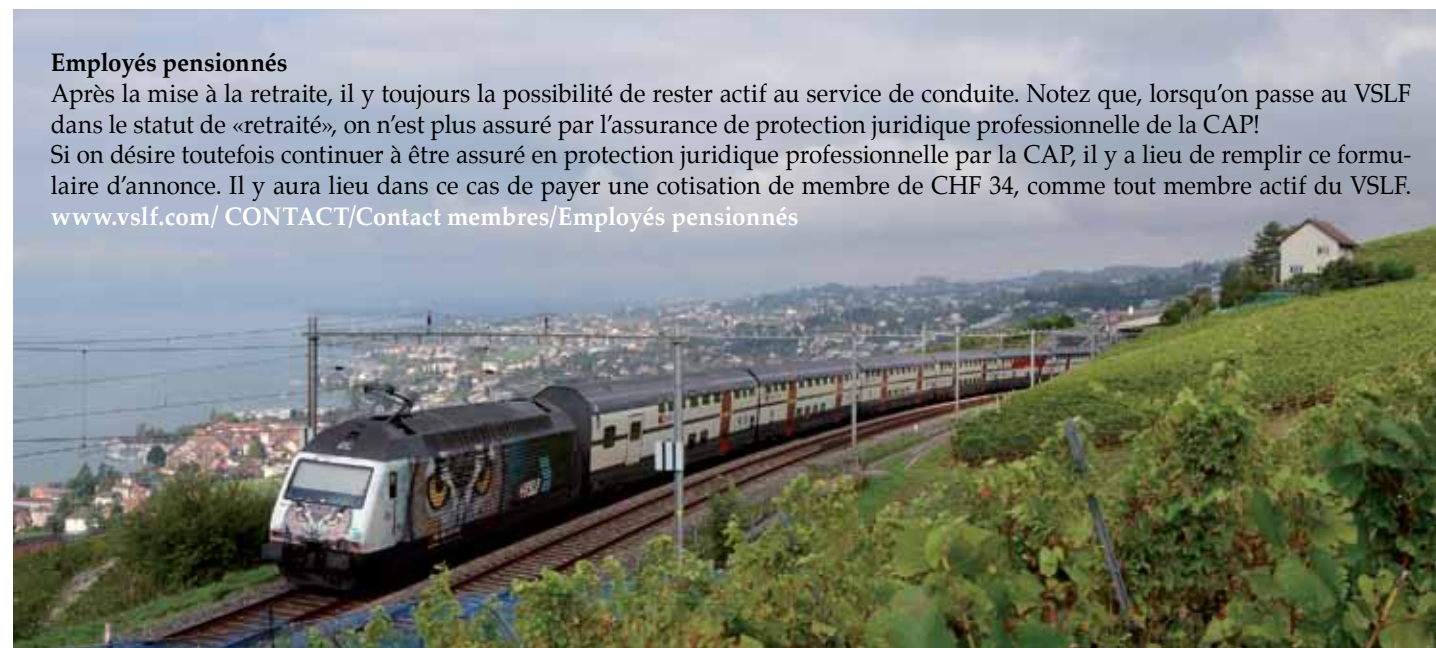
Les CFF ont expliqué ce mauvais résultat en indiquant que les objectifs ont été définis dans les années 2009 et 2010 alors qu'on n'était pas en mesure de savoir quels étaient les besoins en effectifs en matière de renouvellement du réseau. [...] Les CFF ont reçu des bonnes notes en matière de sécurité. Une seule collision s'est produite aux CFF l'année dernière. Cela représente le meilleur résultat depuis l'introduction des conventions d'objectifs. On ne doit aussi déplorer qu'un seul déraillement pour la même période.

Les conventions d'objectifs garantissent un versement total de 6,6 milliards de francs pour l'exploitation et l'entretien du réseau entre 2013 et 2016. Les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) négocient actuellement pour la convention d'objectifs de la période 2017 à 2020. (SDA)

Employés pensionnés

Après la mise à la retraite, il y a toujours la possibilité de rester actif au service de conduite. Notez que, lorsqu'on passe au VSLF dans le statut de «retraité», on n'est plus assuré par l'assurance de protection juridique professionnelle de la CAP!

Si on désire toutefois continuer à être assuré en protection juridique professionnelle par la CAP, il y a lieu de remplir ce formulaire d'annonce. Il y aura lieu dans ce cas de payer une cotisation de membre de CHF 34, comme tout membre actif du VSLF. [www.vslf.com/ CONTACT/Contact membres/Employés pensionnés](http://www.vslf.com/CONTACT/Contact%20membres/Employ%C3%A9s%20pensionn%C3%A9s)



Validité et non validité des signaux

Enfin, le descriptif de la ligne Koblenz–Waldshut (P 20002860) a été adapté aux conditions actuelles par P-OP-QSU (anciennement RSQ). *Matthias Wey et Dario Bai, mécaniciens du trafic voyageurs Olten et Zurich*

Les mécaniciennes et les mécaniciens concernés y trouvent cependant des informations qui les incitent à douter de la qualité du travail de ce département. Cela ne constitue malheureusement pas quelque chose de nouveau.

Selon le descriptif, les prescriptions suisses (PCT) sont valables entre Koblenz et Waldshut. Pourtant sur sol allemand, des signaux allemands sont implantés. La signification de ces signaux est décrite de manière exemplaire dans l'explicatif de la ligne. Sous le chiffre 2.1 on trouve un descriptif du trajet de Koblenz à Waldshut, dont l'exhaustivité et la compréhension ne permettent aucun reproche. C'est-à-dire, même la vitesse limitée à 30 km/h pour les Dominos sur le pont du Rhin y figure.

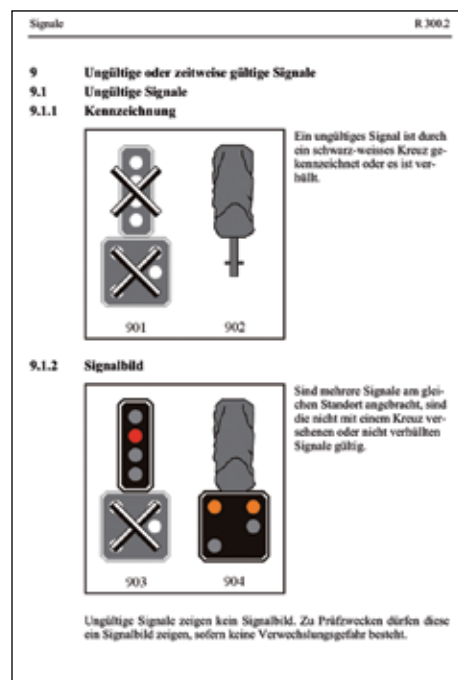
Devant tant de joie en présence du descriptif actuel, on pourrait presque oublier de lire les deux mots qui sont, semble-t-il si insignifiants, qu'ils figurent même entre parenthèses. Chez certains, cela s'est peut-être passé ainsi. Chez d'autres, par contre il y eu un moment d'hésitation et ils ont relu les deux mots en se demandant ce que ces messieurs les rédacteurs de prescriptions avaient bien voulu dire par là...

Car sous le chiffre 2.1 en question, au 5e point important du parcours entre Koblenz et Waldshut, on décrit le signal (Lf 7) 50 km/h (km 1,2). Et entre les fameuses parenthèses on peut lire «ne pas en tenir compte».

Nous nous rappelons certainement du numéro 1/2015 du LocoFolio avec son article sur le «petit trafic transfrontalier» où nous parlions alors du fait que selon le RADN la vitesse maximale entre Koblenz et le point d'arrêt de Waldshut, respectivement Koblenz voie 5 (le quai suisse à Waldshut selon nos prescriptions) était de 40 km/h. Il semble alors passablement plausible qu'il n'y ait pas besoin d'observer ce signal. Il permettrait une vitesse plus élevée que celle prévue par le RADN. On pourrait alors rétorquer que cela n'est pas un problème. Un signal qu'on n'a pas besoin d'observer, cela nous simplifie la tâche... Ce serait effectivement le cas si ce fameux signal était rendu invalide de manière correcte, en conformité avec les prescriptions actuelles pour les signaux «non valables». Car jusqu'à présent, on ne peut pas reconnaître sur le signal qu'il ne doit pas être observé. La seule chose dont on dispose est

le nouveau descriptif de la ligne qui nous dit qu'il en est ainsi. Et pour nous cela ne représente pas une simplification puisque le reste de la signalisation allemande est à observer.

Dans nos prescriptions, il n'y a pas de directive prévoyant les signaux qu'il ne faut pas observer aussi longtemps que cela est prévu ainsi dans un document P20 millions. Il y a plutôt lieu d'y faire figurer les signaux valides que les mécaniciennes et mécaniciens ont à observer (R300.6 chiffre 1.2). Et à notre modeste avis il faudrait



aussi annuler les signaux non valables en conformité avec le R300.2 chiffre 9.1 – entre autres aussi les trois signaux se situant sur le chemin de retour entre Waldshut et Koblenz et qui, semble-t-il, ne sont «pas non plus à considérer».

Il ne viendrait certainement pas à l'idée de l'Office de la circulation routière du canton de Zurich de publier une annonce dans le Tagesanzeiger ou la NZZ, dans le but de communiquer aux automobilistes que sur l'autoroute entre Zurich et Winterthur, au km xy ils ne doivent pas tenir compte du panneau 100 km/h. À la place, on demandera aux employés de couvrir le panneau concerné. L'OFT, en tant qu'éditeur des PCT ne dit rien d'autre en ce qui concerne les signaux qui se situent le long de nos voies.

Peut-être que QSU objectera que le signal Lf 7 se situe sur territoire allemand et que de ce fait il doit correspondre aux prescriptions allemandes et qu'il ne peut pas rendu invalide conformément aux prescriptions suisses PCT. Hormis le fait que les prescriptions suisses sont valables sur l'ensemble de la ligne, il vaut peut-être la peine de jeter un coup d'œil sur les prescriptions allemandes. Nous avons épargné à QSU d'effectuer ce travail avec le soutien amical de Google et Wikipedia. Dans un règlement des signaux datant de 2006 on trouve une «croix d'invalidité». Selon les collègues qui circulent aussi sur le réseau de la DB, cette croix est toujours d'actualité. Elle est confusément semblable à la croix noire et blanche en activité en suisse dans le but d'indiquer qu'un signal n'est pas valable. Nous en tirons donc la conclusion que les prescriptions allemandes ne se contentent pas non plus d'une remarque sur n'importe quelle circulaire pour déclarer un signal comme non valable.

Dans les faits

Le respect des règles et des prescriptions – particulièrement dans le cadre du trafic ferroviaire – est nécessaire et impérieux, afin de garantir un niveau de sécurité le plus élevé possible. Le personnel des locomotives (ainsi que d'autres groupes d'employés) est régulièrement examiné dans le but de vérifier s'il connaît ces règles et prescriptions et on attend de lui qu'il soit en mesure de les appliquer correctement dans toutes les situations. Il est donc d'autant plus compréhensible qu'on attende un même comportement de la part de QSU ainsi que des autres offices rédigeant les prescriptions et les directives d'exploitation.

Nous constatons ici une lacune au niveau des connaissances chez QSU, lacune qui pourrait être comblée dans tous les cas par le biais de contrôles périodiques des connaissances. Cela paraît être une nécessité.

Rectification

Rectifications concernant l'article «une vision en coupe» des auteurs Giger/Hurter, paru dans le LocoFolio 1/2015. *Hubert Giger, Président VSLF*

Manfred Haller, responsable SBB P-OP-ZF, nous prie de bien vouloir publier la rectification suivante par rapport à ses déclarations: *«En outre, la direction de la conduite des trains du trafic voyageur a reçu de la part des dirigeants de l'entreprise le mandat limpide de remplacer dans leurs fonctions le chef du personnel des locomotives (CLP) qui ne disposent pas d'une autorisation de conduite.»*

Mani Haller: «Ce mandat n'existe pas. Le choix d'un CLP se fait en fonction du cahier des charges à remplir. Lors de la candidature de deux postulants de valeur identique, la préférence va naturellement à celui qui est aussi en mesure de conduire les trains.»

Les auteurs du texte, Hubert Giger et Daniel Hurter, tiennent à préciser la chose suivante: Lors d'un entretien qui s'est déroulé le 5 mars 2014 en présence de Markus Jordi, responsable HR CFF, membre de la direction de l'entreprise, Manfred Haller, responsable P-OP-ZF, Hubert Giger, VSLF et Benjamin Jelk, VSLF, Markus Jordi avait affirmé avec insistance qu'un CLP devait pouvoir comprendre le travail du mécanicien de locomotives. Cela simplifie les tâches de direction et contribue à établir un climat de confiance et d'acceptation.

En ce qui le concerne, Hans Vogt, responsable de la sécurité aux CFF, a considéré la procédure adoptée par CFF P-OP-ZF dans le cadre de la sélection des candidats comme justifiée aussi pour les personnes sans capacité de conduite des trains. À notre demande, Hans Vogt nous a répondu la chose suivante: «Les

connaissances spécifiques jouent un rôle important pour les supérieurs directs du personnel opérationnel, surtout lorsqu'il s'agit de reconnaître et de résoudre au mieux des questionnements au niveau des compétences techniques ainsi que des problèmes qui peuvent se présenter. Afin de pouvoir assumer aux mieux une charge dirigeante, d'autres compétences sont nécessaires telles que la motivation, la capacité de pouvoir se mettre à la place des collaborateurs ainsi que des compétences sociales d'ordre général élevées. Ce sont des exigences aussi importantes que de disposer des compétences techniques. Les compétences techniques concrètement nécessaires à l'exercice de la direction du personnel devraient être définies par les différents départements en tenant

compte des conditions cadres telles que la sphère de compétence ainsi que les possibilités de soutien techniques disponibles. Dans le cas d'un CLP il est certes avantageux de disposer des compétences issues de sa propre expérience à côté des compétences nécessaires à la conduite du personnel. Aussi longtemps que les compétences techniques peuvent être acquises par un autre moyen, la formation d'un CLP en tant que mécanicien de locomotives ne constitue pas une exigence impérieuse.»

Extrait de la mise au concours d'un poste de CLP CFF trafic des voyageurs:

- Contrôle le maintien et surveille le respect des prescriptions ainsi que des directives de sécurité dans le cadre d'accompagnements réguliers.
- Éclaircit les circonstances lors d'irrégularités et prend le cas échéant des mesures appropriées.
- Surveille et contrôle le respect des prescriptions de sécurité et conduit régulièrement des audits de sécurité et de qualité.
- Conduit aussi les trains dès que possible.

Il serait intéressant d'apprendre comment, sans formation de mécanicien de locomotives, le respect et la surveillance des prescriptions ainsi que des directives de sécurité dans le cadre d'accompagnements réguliers en cabine pourrait prendre toute son importance et être effectué avec la qualité nécessaire.

Les dirigeants du personnel des locomotives de CFF Cargo ont effectué de manière impérative une formation de mécanicien de locomotives. Au vu des considérations sur la sécurité et la qualité énoncées dans le descriptif du poste de CLP, il est compréhensible que l'acceptation d'un responsable du personnel des locomotives disposant des compétences techniques ne soit pas une chose donnée. Si on veut résumer, il y a lieu de constater la chose suivante: Si le cahier des charges du chef du personnel des locomotives (CLP) prévoit la surveillance du personnel des locomotives dans ses tâches relevant de la sécurité (donc dans l'ensemble de son activité), il est impérieux que la personne soit en pleine possession des connaissances requises.

Frustration

Une lettre de lecteur

Bonjour Monsieur le président
J'ai lu il y a peu pour la première fois votre publication syndicale. A cette occasion j'ai été extraordinairement surpris de voir à quel point la frustration y était présente de manière aussi évidente. Je me demande finalement pourquoi vos mécaniciens travaillent encore aux CFF. Si je devais me montrer pareillement insatisfait de mon employeur comme votre journal le laisse apparaître, il y a longtemps que j'aurais quitté mon emploi.

Je me pose aussi une autre question qui est de savoir à quel point les trains en marche peuvent-ils être sûrs si à ses commandes, dans la cabine de conduite, se trouve un homme (à propos, avez-vous aussi des femmes?) pareillement frustré. La frustration n'est certainement pas un bon présage pour accomplir son travail avec satisfaction et en toute sécurité. Est-ce que cette personne ne consacre pas une grande partie de son occupation à chercher n'importe où un bonne raison de critiquer quelque chose?

Le salaire des mécaniciens n'est pas à ce point modeste que pour chaque manipulation sans bonification en temps ou autre indemnisation ne soit étalée dans votre publication comme une demi-catastrophe. Pensez simplement à l'ouvrier qui travaille à l'atelier et au salaire qu'il reçoit pour effectuer ce que l'on attend de lui. Il y a ici parfois besoin de recourir à des formations complémentaires reconnues au niveau fédéral sans toutefois parvenir au niveau des salaires du mécanicien.

Je n'accorde aucun crédit à l'argument le plus souvent mis en avant par les mécaniciens (et pas seulement par les membres du VSLF) à savoir celui de la responsabilité. La prise en charge de responsabilité n'a strictement rien à voir avec le salaire. Les mécaniciens de locomotives devraient dans ce cas accepter des salaires plus bas puisque leur travail est de plus en plus soutenu ou surveillé par des moyens techniques.

Avec mes cordiales salutations
Albert Trummer

Albert Trummer travaille au BLS dans le cadre de la gestion de la flotte et est membre du groupe parlementaire PS du conseil communal de Spiez. En outre Didier Bieri, responsable HR conduite des trains du trafic voyageurs des CFF, appartient au même groupe. La rédaction du LocoFolio remercie Albert Trummer de nous laisser publier sa lettre.

Ligne diamétrale à Zurich

Nous vous présentons ici trois communiqués de presse qui parlent de la ligne diamétrale de Zurich (DML) et qui sont parus en 2014 et en 2015. *Hubert Giger, président du VSLF*



D'un côté on parle de brillantes prestations d'ingénieurs et d'un autre, d'une grave erreur de planification qui a conduit au fait que les deux viaducs qui appartiennent à la DML doivent être renforcés, ce qui a occasionné un dépassement des frais de constructions planifiés.

Ingénieurs de la DML distingués (NZZ du 20 juin 2015 / Zurich et region)

sho. La construction de la ligne diamétrale (DML) a été très exigeante et s'est faite dans le cadre de l'exploitation de la gare principale de Zurich. L'équipe d'ingénieurs compétente ZALO (Basler & Hofmann / Pöryr Suisse) a reçu jeudi à Lucerne le prix principal du «Building-Award» pour le chantier du siècle. La justification donnée pour l'attribution de ce prix était que le projet DML constituait une ébauche, une planification et une réalisation au-dessus de la moyenne. Cela montre à une grande majorité du public que des grandes réalisations d'ingénieurs existent encore de nos jours.

DML – Les viaducs doivent être renforcés (NZZ Online du 11 juin 2014)

Les CFF ont confirmé dans un rapport qu'une erreur était intervenue lors de la planification des viaducs de la DML en direction d'Altstetten. Les mesures de correction nécessaires ne devraient pas mettre en danger la mise en service prévue pour la fin 2015.

sho. [...] Juste un jour avant l'inauguration officielle prévue en présence de la Conseillère fédérale Doris Leuthard, le portail d'information «Watson» a révélé une erreur de planification. Il s'agirait du fait que les piliers des deux viaducs en direction d'Altstetten sont conçus de manière trop faible pour le trafic ferroviaire prévu.

L'attaché de presse des CFF Reto Schärli a confirmé les faits le mercredi suivant.

Heureusement qu'on a constaté le défaut à temps. La stabilité générale des ponts n'est pas compromise, le déroulement des travaux se poursuit selon le calendrier et la mise en service en décembre 2015 n'est pas remise en question au vu de ce que nous savons aujourd'hui, a-t-il dit. [...]

On ne sait pas pourquoi on a pu procéder à une pareille erreur de planification et le montant des surcoûts n'est pas connu actuellement. Ces questions sont encore en discussion avec les entreprises mandatées. La question est de savoir si les CFF en tant que maître d'ouvrage et finalement les pouvoirs publics devront mettre la main au portemonnaie pour ce dépassement. Il est aussi possible que ce cas relève plutôt du domaine des assurances.

DML-La ligne dépasse légèrement le budget (NZZ du 16 octobre 2015 / Zurich et région)

Le responsable principal du projet, Roland Kobel, a donné une orientation complète sur les coûts de la ligne diamétrale dans le cadre d'une conférence de presse. On prévoit un coût global de l'ensemble du projet de 1,068 milliards de francs – 37 millions de plus que ce qui avait été prévu. Un certain nombre d'explications justifient ces dépassements comme la construction de niches de fuite supplémentaire dans les tunnels ainsi que le renforcement des piliers des viaducs qui a dû être effectué ultérieurement en raison d'une erreur de planification (et qui ne seront payés que partiellement par l'assurance). Le canton et la Confédération/CFF vont maintenant s'entendre pour se répartir le montant des dépassements, a affirmé M. Kobel devant la presse.

Nous remercions la NZZ pour l'extraordinaire autorisation qu'elle nous a accordée afin de publier cet article.

NL CN 9.12.2015



Pas de résultat pour les négociations salariales BLS

La direction du BLS campe sur ses positions

Les négociations salariales avec le BLS ont échoué car la direction de l'entreprise a refusé une nouvelle fois d'entrer en matière en ce qui concerne une augmentation générale des salaires. Ceci fait monter la pression pour les négociations CCT. De prime abord, le BLS ne voulait pas faire des négociations salariales cette année. L'entreprise savait en été déjà qu'elle n'entrerait pas en matière. La communauté de négociations (CN) a quand même insisté pour se réunir autour de la table de négociations étant donné que la CCT prévoit des négociations salariales annuelles. Cependant, la direction du BLS ne s'est pas assouplie. Comme les années précédentes, elle a refusé catégoriquement de discuter d'une augmentation générale des salaires. Le BLS se limite au minimum absolu fixé par la convention collective en ce qui concerne l'évolution salariale et ne voit pas de raison d'introduire d'autres mesures. Pour la CN toutefois, il y a maintes raisons, malgré le renchérissement négatif, qui plaident en faveur d'une hausse générale des salaires. Par exemple les primes des caisses maladies qui augmentent constamment et représentent une source de dépenses considérable pour toutes les familles suisses. Mais surtout, le personnel du BLS a énormément contribué durant les années passées, dans le cadre du programme «Gipfelsturm», à l'amélioration du résultat de l'entreprise. Il mérite ainsi bien plus qu'un minimum de reconnaissance. «Ceci n'est pas un signe positif pour les négociations CCT à venir» déclare le secrétaire syndical SEV Michael Buletti, et d'ajouter: «La CN était toujours prête à discuter sur différents thèmes mais le BLS a constamment émis des réticences à rechercher des solutions. Si l'entreprise veut renouveler la CCT dans un tel état d'esprit envers son personnel, les choses s'annoncent extrêmement difficiles». La CN connaît parfaitement les attentes de la base, qui commence sérieusement à perdre patience vis-à-vis de la direction BLS.

Manque de personnel?

Pratiquement toutes les compagnies de chemin de fer sont confrontées au problème du manque de personnel des locomotives. *Christina Engler, Mécanicienne Zentralbahn*

Il est d'autant plus surprenant alors de constater qu'on renonce aux services des «volontaires qui désirent revenir». Cas concret: J'ai quitté les CFF en 2012 pour aller travailler dans la société sœur Zentralbahn. De la sorte, mes connaissances de lignes et des véhicules CFF (rayon de dépôt Bâle, y compris le Gothard) ne sont pas encore périmées. J'ai donc écrit un mail au responsable ZF, Mani Haller, afin de savoir si un retour dans ma «société formatrice» au dépôt de Lucerne était possible en raison du manque de personnel. Un rafraîchissement des connaissances n'aurait pas été trop long et mon engagement aurait pu se faire au plus vite. Comme à ce moment-là, Monsieur Haller bénéficiait d'un congé sabbatique, ma demande a cheminé dans les méandres des divers services jusqu'au responsable de la région Lucerne Gothard.

Monsieur Travatori m'a répondu environ deux semaines plus tard (je cite): «Lucerne reste encore et toujours un dépôt très demandé, ce qui fait que la demande dépasse l'offre. En outre, une classe d'aspirants y commencera sa formation au printemps 2016. J'ai naturellement la possibilité de déposer postulation volontaire.» De manière très intéressante, RP cherchait à cette période (juin 2015) près de 20 personnes pour couvrir tous les tours. Visiblement, il n'y a aucun problème de personnel ...

Ou, autrement dit: il semble que certaines compagnies ferroviaires n'ont pas encore reconnu le sérieux de la situation et qu'elles ont l'impression qu'elles ne sont pas obligées de reprendre tous le personnel qui les a quitté et surtout pas ceux qui ont le courage d'exprimer leur opinion.

Climatisation

Climatisation des cabines de conduite chez CFF P. *Edgar Kälin, mécanicien CFF, trafic voyageurs, Zurich*

Je n'aime pas la canicule et les températures au-dessus de 25 degrés, ce qui devait faire mon bonheur dans mon activité quotidienne de mécanicien de locomotives durant l'été passé. Dans 95% des cas, une

place de travail agréable et rafraîchie m'attendait et j'ai pu effectuer mon travail la tête au frais.

C'est ainsi qu'avec compassion et incompréhension j'ai pris au sérieux les nombreuses fenêtres ouvertes de mes collègues de CFF Cargo qui avaient à lutter contre le bruit et la chaleur malgré le fait que leurs cabines de conduite soient équipées de la climatisation mais que celle-ci est la plupart du temps en dérangement. C'est pourquoi je fais le constat suivant: CFF P au top.



DB Schenker Rail a prolongé e contrat de transit avec CFF Cargo jusqu'en 2020. Le fait que le responsable de CFF Cargo, Nicolas Perrin, ait utilisé un stylo du VSLF pour signer le contrat dans le tunnel de base du Gothard le 25 septembre 2015 doit être considéré comme un bon signe.



Séance du comité central ALE à Madrid en octobre 2015

Collaboration entre l'ALE et ETF?

Virginia Monteiro, oratrice du comité directeur du syndicat des mécaniciens de locomotives allemands (GDL). Résumé par la rédaction du LocoFolio.

Comme on pouvait l'attendre, un point «proposition en vue d'une collaboration entre l'ALE et ETF» a été prévu à l'ordre du jour de la séance du comité central de l'association des syndicats autonomes de mécaniciens de locomotives européens (ALE) à Madrid. ETF, la fédération européenne des travailleurs des transports*, est l'organe faîtière au niveau continental d'organisations telles que Vida en Autriche, le FNCTTFEL au Luxembourg et EVG, le syndicat allemand des chemins de fer et des transports. L'ALE, de son côté est l'organe faîtière de 16 syndicats européens de mécaniciens de locomotives dont entre autres VSLF en Suisse et GDL en Allemagne.

Grand syndicat contre syndicat de corporation

La branche ferroviaire de ETF est le seul partenaire social reconnu dans le cadre du dialogue social ferroviaire européen; il a été institué en tant que représentant des employés. Et depuis cette époque, elle défend une prétention monopolistique à cette tâche. Elle s'est défini comme objec-

tif de défendre seule tous les employés des compagnies ferroviaires européennes face à l'association des employeurs CER (Communauté des chemins de fer européens) et EIM (Managers européens de l'infrastructure) ainsi que face à la commission de la Communauté européenne. ETF s'appuie sur le fait qu'elle représente une «majorité». De son côté, l'association ALE est spécialisée dans une seule branche. L'ALE réunit et défend les intérêts d'un groupe fondamental de responsables au niveau de la sécurité majoritairement uni et de la sorte plus puissant au niveau des employés des chemins de fer européens. L'ALE n'est pas reconnue en tant que partenaire social au niveau des instances de la Communauté européenne. Du côté des employeurs ainsi que de la commission de la Communauté européenne on a botté en touche lorsqu'il s'est agi de reconnaître l'ALE comme partenaire: ETF doit donner son accord.

L'objectif: le dialogue social

Que se passe-t-il dans le dialogue social au niveau ferroviaire? Le fait est que les partenaires sociaux doivent être impliqués et écoutés par la commission de la Communauté européenne dans le cadre du processus législatif. De manière commune, ETF et CER peuvent aussi formuler de leur côté des propositions de loi. Les partenaires sociaux peuvent trouver des pla-

teformes de discussions communes. Cela définit des options que les instances de la Communauté européenne doivent ensuite régler. La réalisation concrète au niveau national et régionale est ensuite assurée par les états membres. En Europe, aucune politique salariale n'est menée autrement qu'à l'échelon national. On trouve tout au plus dans le meilleur des cas des normes minimales édictées dans le but honorable d'unifier les conditions de travail des employés au niveau européen. Dans la réalité, la CER ne travaille que dans le seul but de maintenir les conditions de travail des employés européens à un niveau si bas, de sorte qu'elles soient juste suffisantes pour respecter les prescriptions de sécurité. Ce qui est cocasse est que les thèmes essentiels au niveau de la politique du travail dans le dialogue social européen des chemins de fer tournent quasiment toujours autour des mécaniciens de locomotives et des agents de train. Ce sont les seuls qui sont appelés à traverser les frontières dans leur activité quotidienne sur le réseau européen et qui ont besoin de normes européennes pour y parvenir. Pour les autres cheminots on trouve plutôt des thèmes de politique sociale dans le dialogue social. Par exemple, le seul thème pour eux dans le dialogue social en 2014 aura été: «pour une meilleure représentation et intégration des femmes dans le secteur ferroviaire».

Situation de la division ferroviaire d'ETF

ETF se trouve dans une position plus qu'optimale dans le rôle de soliste qu'elle s'est défini elle-même. Lorsqu'elle exige

C'est ainsi que nous trouvons la proposition de collaboration entre ETF et l'ALE sous la formulation: «ETF et ALE conviennent d'introduire une collaboration en vue de l'information et du conseil dans les

3. une répartition acceptable des représentations.

Si on considère cependant le papier d'ETF ce qui nous frappe alors est: ETF n'a que le point 1 en ligne de mire, afin de gagner



quelque chose pour les mécaniciens de locomotives ou le personnel des trains qui n'aille pas dans le sens des employeurs, sa représentativité est contestée et on recourt à l'ALE. De son côté, l'ALE ne reconnaît pas ETF en tant que représentant des mécaniciens de locomotives.

Lorsque les employeurs exigent quelque chose et conviennent d'une ligne directrice avec la commission européenne qui désapprouve ETF, celle-ci ne dispose d'aucun moyen de pression dans le domaine ferroviaire. A l'image de ce qui s'est passé lors de la grève internationale des employés portuaires en 2003 contre la ligne directrice en matière de libéralisation et d'ouverture à la concurrence (Port Package), elle ne peut dans ce cas qu'agir de concert avec l'ALE.

Sans l'ALE, ETF ne peut provoquer que le statut quo des discussions car elle ne dispose pas d'outils de pression. Au fond, depuis 2004, le dialogue social du milieu ferroviaire n'a débouché sur rien de déterminant entre les employeurs et ETF. C'est ainsi que CER et ETF ont passé bien plus de temps sur des projets financés par la Communauté européenne qui doivent être réalisés par l'académie de EVG.

ETF a besoin de l'ALE en tant qu'allié

Il n'est donc point surprenant qu'ETF fasse appel à l'ALE en ce qui concerne le groupe de travail des mécaniciens de locomotives.

domaines suivants: point de vue sur les affaires opposant les mécaniciens de locomotives et la CER.»

La question est de savoir pourquoi ce point a-t-il été introduit. Il n'y a rien qui prévoit que les points de vue d'ETF ou de l'ALE doivent être défendus de manière commune dans ce qui les oppose à la CER. Est-ce qu'il ne s'agit pas tout simplement par la suite qu'ETF et la CER définissent une position commune dans le dialogue social tout en disposant de l'approbation de l'ALE ? – L'ALE avait déjà précisé en 2010 qu'elle ne constituerait pas la cinquième roue du char d'ETF. Un autre point du papier de l'ETF doit être considéré comme intéressant: «Les syndicats doivent se mettre d'accord sur le fait qu'ils se soutiendront mutuellement dans le cas d'un conflit social.» Ici apparaît au grand jour le fait qu'ETF a besoin de l'ALE pour formuler des exigences.

Collaboration possible uniquement les yeux dans les yeux

Une collaboration avec ALE n'est pas formellement exclue.

La coopération entre les deux entités peut être envisagée aux conditions suivantes:

1. association possible des forces au niveau des employés,
2. établissement d'un rapport de force et d'une aptitude à s'imposer du côté des employés et

le point 2 sans pour autant que le point 3 n'entre en ligne de compte.

Sans une implication active de l'ALE les yeux dans les yeux, rien ne pourra fonctionner. Le fait est que la confiance placée par l'ALE dans les personnes chargées de négocier au sein d'ETF ne fait que baisser année après année en raison des négociations stériles.

La présentation a été retirée

Le comité de l'ALE a discuté de manière approfondie sur ce point de l'ordre du jour. A la fin, la présentation du groupe de travail sur les mécaniciens de locomotives produite par ETF qui devait être présentée au comité en vue de son acceptation, a été retirée par le comité directeur de l'ALE. ➡

* Les syndicats d'ETF représentent les travailleurs des secteurs de l'aviation civile, des activités portuaires, des pêcheries, de la navigation, de la logistique, des chemins de fer, du transport routier, du tourisme et des transports publics urbains.

La rédaction du LocoFolio remercie le GDL ainsi que Virginia Monteiro pour l'extraordinaire autorisation qui nous est faite de publier cet article.

Nous vous prions d'honorer le souvenir du collègue suivant
et de lui rendre un dernier hommage.

Thomas Zollinger

Sektion Ostschweiz

*1955

† 11. 8. 2015

Jean Longchamp

Section Romandie

*1926

† 6. 6. 2015

Walter Schaufelberger

Sektion BLS

*1933

† 1. 7. 2015

Franz Bucher

Sektion Luzern-Gotthard

*1957

† 8. 10. 2015

Werner Eichhorn

Sektion Luzern-Gotthard

*1929

† 22. 11. 2015

Eduard Wilhelm

Sektion Luzern-Gotthard

*1931

† 9. 8. 2015

Un recueillement silencieux – Comité central VSLF et tous les collègues