

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.

Editorial

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



© Foto: Georg Trüb

Le nouveau tunnel de base de Gothard nous offre un rayonnement mondial. Euphorie totale! Le nouveau tunnel de base du Gothard fait de nous les rois du tunnel dans le monde entier: Nous sommes les meilleurs!

Il est difficile d'échapper à cet enthousiasme. Dans notre pays, pas vraiment reconnu pour son tempérament excessif, un peu d'humeur festive ne peut pas faire de mal.

Mais dès le jour de travail suivant, au plus tard, c'est la désillusion. À l'extérieur, dans le monde réel, tout ne se passe malheureusement pas comme sur la brochure de papier glacé. Le paysage du Gothard est parsemé de trains à l'arrêt parce l'ETCS cafouille, comme d'habitude. Il y a toujours des pannes de l'appareil d'enclenchement, même si elles sont dorénavant appelées «dérangement aux installations ferroviaires». Des passagers désorientés attendent à la gare Löwenstrasse; ils ont du mal à se repérer. Un chantier entraîne des retards et des problèmes de correspondances.

Mais les bons conseils ne sont pas gratuits! Les nombreuses propositions saisies quotidiennement dans le KVP tool sont toutes gratuites. Mais voilà, si c'est gratuit, ça ne

vaut rien. «Nous n'en voyons pas la nécessité» – proposition rejetée. Une collecte de données sur la manière de s'orienter des passagers dans la nouvelle gare souterraine Löwenstrasse grâce à des lunettes vidéo high-tech a sûrement plus de valeur que le témoignage d'un collègue attestant que les passagers ne s'y retrouvent pas. Et il n'y a pas que cela! Parfois, j'ai l'impression que les personnes visées considèrent les propositions de KVP comme une insulte personnelle.

Beat Rappo, Headcoach Kaizen, utilise volontiers les mots «critique constructive». Pour lui, les nombreuses propositions sont une ressource précieuse. Je l'ai confronté au système KVP avec de vives critiques et j'ai trouvé ses réponses tout à fait constructives. Voir interview sous KVP.

On observe toujours le même schéma: il faut que quelque chose se produise avant que quelque chose se passe. Pour nous, les mécaniciens de locomotive, la disposition des signaux est d'une importance capitale. Des dizaines de fois par heure, nous devons attribuer des signaux à la bonne voie. Les conditions optimales ne sont pas un mystère. Mais il semblerait qu'il y ait des aspects plus importants que la sécurité.

Sinon, comment expliquer ces emplacements insensés. Dans le cas de Rafz, l'implantation des signaux a une signification particulière car il y a eu confusion.

Plus une bonne communication est longue, plus elle est importante. Les contacts directs entre les personnes ont été et seront remplacés par des communications électroniques. Il faut donc, d'une part, que ces communications fonctionnent et qu'elles soient compréhensibles. Des outils comme l'ADL sont mal accueillis s'ils fournissent des informations trompeuses ou équivoques.

D'autre part, il est important que les quelques contacts personnels subsistants soient agréables. L'intérêt et la compréhension mutuelle nous font progresser.

Ceci est la première édition du LocoFolio que j'ai le plaisir de prendre en charge. Ton opinion m'intéresse! Si tu désires donner ton avis sur une question traitée ou décrire ta propre expérience, écris-moi! Tout simplement par le compte Facebook du VSLF ou par courriel à locofolio@vslf.com.

Markus Leutwyler
CFF méc. de locomotive Zurich
Rédacteur du LocoFolio

**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 

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Le mot actuellement à la mode est «Industrie 4.0». Chaque manager ou n'importe quelle personne qui a un semblant de responsabilité prononce ce mot et il a même fait son entrée dans la branche des transports publics. Il s'agit quelque part de technique et d'avenir et du fait que tout doit être mis en réseau et que tout agisse sur tout afin que la machine fonctionne. Ça me rappelle le système ferroviaire qui fonctionne de la sorte depuis 150 ans.

«Industrie 4.0» englobe aussi le rêve qu'un jour les trains soient en mesure de rouler à travers la campagne de manière complètement automatique, de sorte que les entreprises de transport ferroviaire, les cadres si importants et les précieux spécialistes exceptés, puissent enfin renoncer au personnel si coûteux. Il y aurait aussi plus de capacités et de moyens financiers pour des groupes de projets chargés de produire des adaptations continues de la régulation adaptative ADL et la définition des points d'arrêts dans le cadre de PEKABA. Aussi longtemps qu'il faudra respecter les prescriptions d'une directive de plusieurs pages pour un simple changement de sens de circulation sur une ligne en ETCS Level 2, laquelle doit être complétée chaque mois par les nouvelles connaissances au goût du jour, les trains sans conducteurs resteront un rêve et ceci en dépit des nombreuses intercessions.

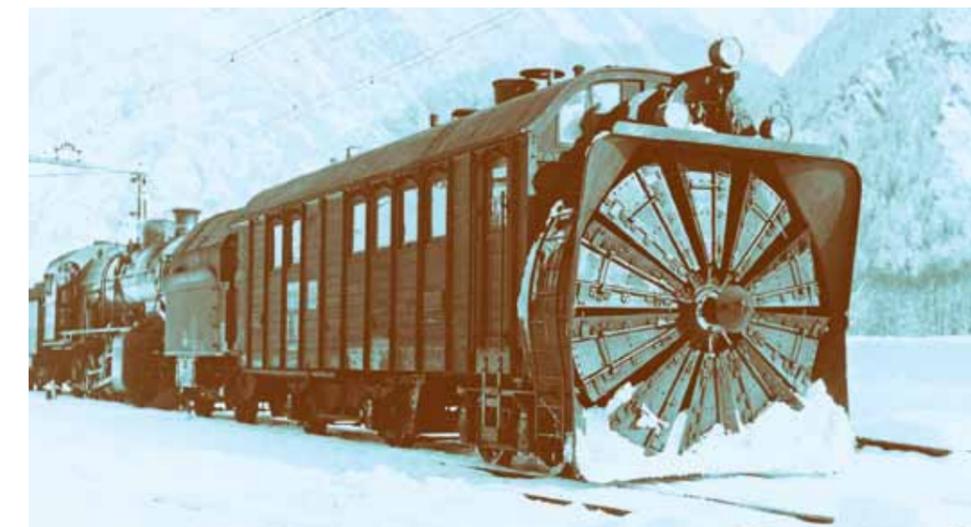
Finalement on doit se demander vraiment s'il existera une fois un ordinateur capable de comprendre la forêt de prescriptions ferroviaires en mutation permanente et qui soit capable de les utiliser correctement dans une situation concrète

L'accident d'une automotrice à vapeur à Sihlbrugg en février 2016 nous démontre sans complaisance le fait qu'un signal à voie libre ne signifie pas forcément que la voie est effectivement libre. Cela procure un sentiment d'insécurité, par exemple après des travaux, interdictions de voie et dérangements de postes d'enclenchement, quand ce n'est tout simplement pas un wagon pesant 90 tonnes immobilisé dans l'obscurité juste après une courbe. Malgré toute la technique et «Industrie 4.0», c'est pour le moment encore l'homme qui décide. Nous partons du principe que dans les centres de télécommande et sur les zones de chantier, le personnel travaille correctement et de manière précise car pendant ce temps, nous nous reposons de

manière aveugle sur ce principe, nous et nos passagers.

Après la réussite de notre assemblée générale à Genève, nous pouvons compter sur deux nouveaux membres au sein du comité à savoir Brigitte Ruch et Rudolf Gfeller. Nous leur souhaitons une cordiale bienvenue ainsi que beaucoup de succès et de satisfaction.

Un certain nombre d'affaires en cours ont été menées à bien. C'est ainsi que nous avons pu faire adapter le salaire des jeunes mécaniciens de la division voyageurs des CFF durant le mois de mai et ainsi trouver une bonne solution à un dossier important. C'était important pour moi que cette ancienne requête justifiée obtienne satisfaction; merci à tous ceux qui se sont impliqués.



Par cet événement, nous avons appris, comme cela s'est produit avec vision 2010, comment cela peut profiter à certains collègues pendant que d'autres, en contrepartie, n'ont qu'à en faire les frais. Cette situation n'est pas justifiable, injuste et pas solidaire. Cette considération de base nous guide aussi lors de négociations avec le BLS SA ainsi qu'avec le SOB qui développent un nouveau système salarial. Le VSLF se porte garant du respect de ces valeurs. La reconnaissance de la profession de mécaniciens de locomotives en tant que telle par le secrétariat d'Etat pour la formation, la recherche et l'innovation SEFRI a franchi des pas déterminants durant ce printemps. Après des entretiens de longue haleine avec tous les protagonistes nous avons

pu enfin nous atteler à la rédaction des processus concrets d'exams. Un grand merci à toutes les entreprises de transport ferroviaire impliquées et à l'Office fédéral des transports pour son soutien.

Si tout se déroule comme prévu, dans deux ans, les premiers mécaniciens de locomotives seront en possession d'un permis de circulation fédéral et disposeront, de la sorte, d'une reconnaissance de leur profession dans les mains. L'intégration de notre profession dans le système de formation ouvre de nouvelles perspectives et de nouvelles voies en matière de formation continue à la jeune génération. Ceci est d'autant plus important que de plus en plus de mécaniciennes/mécaniciens sont formés. Pour la seule division «voyageurs» des CFF cela représente actuellement plus

de trois cents mécaniciens en formation et toute une génération partira gentiment en direction d'une retraite bien méritée.

Nous profitons ici de souhaiter une cordiale bienvenue dans le poste de conduite à ces nouvelles/nouveaux collègues et plein de loisirs dans la nouvelle tranche de leur vie, à ceux qui vont partir.

Et aux actifs, toujours une bonne route et dans tous les cas une voie libre.

Votre président

Hubert Giger

Allocution VSLF Assemblée Générale 2015 à Genève

Hubert Giger, président VSLF

Mesdames, Messieurs, chers collègues
Nous nous réjouissons d'être pour la première fois les invités de notre plus jeune section, la section de Genève.

Le canton et la région sont merveilleusement représentés par la présence de Monsieur Robert Cramer, conseiller aux États de la République et du Canton de Genève, Monsieur Thomas Wenger, membre du Grand Conseil de la République et du Canton de Genève, ainsi que Monsieur Blaise Hochstrasser, Directeur général des Transports du Canton de Genève et nous les remercions pour leurs présentations intéressantes et pertinentes.

Le 18 mars 1858, la première ligne ferroviaire en provenance de la France a fait son entrée à Genève. Cela fait exactement 158 ans et un jour. La fondation du VSLF en 1876 est presque aussi ancienne, cela fait 140 ans que notre syndicat existe. Nous sommes fiers de représenter un des premiers syndicats de corporation existant en Suisse. Continuité et fiabilité sont des valeurs qui restent. Le VSLF est depuis 140 ans: intègre – autonome – fort.

VSLF année civile, affaires internes

Nous pouvons nous retourner sur une année pleine de succès: notre effectif a pro-

gressé de 5,5% en 2015 pour atteindre plus de 2000 membres.

Ce sont tout particulièrement les jeunes collègues qui nous accordent leur confiance et qui se sont affiliés au syndicat suisse des mécaniciens de locomotives et aspirants. Les plus grandes progressions des effectifs se sont faites particulièrement dans les sections Romandie et Genève, ainsi que Ostschweiz. Un grand merci à tous les responsables et aux sections pour leur travail extraordinaire.

Nos finances aussi sont profondément saines. Ceci, nous le devons à un comité prévoyant et à une solide stratégie des placements. Vous entendrez les chiffres exacts cet après-midi.

Je n'aimerais pas oublier de mentionner la bonne collaboration que nous entretenons avec nos partenaires et nos prestataires de services. C'est ainsi qu'avec la CAP compagnie d'assurances en matière de protection juridique, nous avons renégocié et amélioré les conditions de base de nos assurances. De nombreux cas en matière de droit du travail, particulièrement auprès d'une compagnie de transport des marchandises ont pu être résolus avec succès grâce au soutien de la CAP.

Cet après-midi, nous allons élire deux nouveaux membres au comité central. Benjamin Jelk, responsable du ressort CFF trafic voyageurs, et notre caissier Karl Liechti ont émis le désir de se retirer du comité. Nous aimerions ici déjà les remercier chaleureusement pour le travail qu'ils ont fourni avec succès en faveur du VSLF. Ces deux collègues vont s'activer à nouveau plus assidument dans leur première compétence qui est celle de mécanicien de locomotives.

Salaire des jeunes CFF P

Le sous-effectif continu en personnel des locomotives nous pousse aux limites, que ce soit au niveau de notre vie sociale qu'à celui de la sécurité. Bien que le salaire du mécanicien ne représente qu'un facteur de coût marginal, les planifications en effectifs sont continuellement optimisées, ce qui veut dire: on planifie avec des sous-effectifs.

C'est uniquement grâce au fait que les mécaniciens renoncent à une partie de leurs jours de congé que l'on peut éviter qu'un nombre important de trains reste en rade par manque de personnel. Les chemins de fer argumentent en mettant en avant la pression du marché. La même argu-

mentation mais adaptée au personnel des locomotives signifie que notre valeur marchande a sérieusement progressé. Et le marché fonctionne: les compagnies de chemins de fer commencent à se «voler» des mécaniciens de locomotives en proposant des bonnes offres salariales et de bonnes conditions de travail. C'est tout particulièrement CFF P qui a souffert d'une migration de ses mécaniciens.

En 2014 nous avons pu, en collaboration avec les CFF, améliorer sensiblement les salaires de départ dans le cas de nouvelles embauches. Suite aux conditions relativement basses qui étaient celles sous la convention «Vision 2010», et aux moyens modestes dont on disposait durant ces dernières années pour assurer la progression des salaires, on s'est retrouvé tout à coup avec des mécaniciens qui avaient des années de service différentes mais le même salaire.

Les jeunes mécaniciens – tout particulièrement en Suisse occidentale – ont réclamé que le VSLF intervienne auprès des CFF. Après que nous ayons voté une résolution à l'intention des CFF lors de notre dernière assemblée générale, nous avons pu débiter les négociations en automne 2015 en vue d'établir une correction.

Il y a douze jours, nous nous sommes finalement mis d'accord sur un résultat que vous connaissez déjà. Le résultat constitue un bon compromis et je me réjouis beaucoup qu'un grand pas soit franchi en direction d'une indemnisation adéquate de nos jeunes collègues. Ils l'ont mérité. Je remercie notre délégation de négociations

Benjamin Jelk et Daniel Ruf ainsi que les représentants des CFF pour ce résultat qui représente un gain pour tous les protagonistes.

Il nous reste maintenant à entamer la tâche qui consiste à régler la même situation, si elle existe, après de CFF Cargo. Cela doit aussi être possible.

Compagnies ferroviaires / négociations

Ce qui est déterminant pour rendre une place de travail attractive, ce n'est pas seulement le salaire, bien plutôt un système salarial transparent avec des perspectives réalistes.

Nous nous trouvons actuellement en mode négociations avec diverses compagnies. Des nouveaux systèmes salariaux et de nouvelles CCT sont souhaités. C'est ainsi le cas au BLS et au SOB. Des entourloupes de conseillers, parfois aussi externes, concernant les systèmes salariaux promettent certes des gains à court terme, mais leur coûts effectifs à moyen terme peuvent se monter ensuite à des sommes avoisinant un multiples des économies qu'ils prétendaient au départ.

Ce qui est important pour nous est une perspective réaliste de la progression salariale. Nous souhaitons un bon système salarial transparent au BLS et au SOB, accompagné de perspectives de progression salariale réalistes afin que cela constitue pour ces deux compagnies de bonnes bases pour se profiler sur le marché du travail. Dans cette optique, je souhaite à nos délégations de négociations tout le succès qu'elles méritent.

Chez Turbo SA nous sommes en train de travailler depuis plus de deux ans à l'introduction d'une 5ème semaine de vacances et un recours au tribunal arbitral concernant le système salarial est encore pendant. Chez TILO SA, au Tessin, il y a de continus changements et ainsi toujours quelque chose à négocier.

En tant que partenaires sociaux fiables nous acceptons les souhaits comme convenu et sommes disposés à participer à des négociations loyales. C'est ainsi que nous apportons aussi nos revendications légitimes et déterminons nous-même, en tant que partenaire social les mandats de notre délégation de négociation.

Conditions de travail

Un mot honore comme aucun autre les prospectus en papier glacé des entreprises de transport; conditions de travail adaptées à notre temps.

Partout on fait la promotion du travail à temps partiel, des garderies d'enfants, des temps de travail flexibles, ainsi que du travail à domicile. Malheureusement, ces merveilleux fruits du monde du travail moderne ne profitent que peu ou pas du tout au personnel des locomotives.

- Nous ne revendiquons pas des restaurants du personnel attrayants munis de Café-Lounges ou d'espace bien-être, qui fonctionnent 24 heures sur 24. Mais s'il vous plaît, nous souhaitons disposer à 23 heures d'au moins un local correct, équipé d'une machine à café, ainsi que d'un automate de petite restauration et qu'on puisse s'y reposer. Finalement, nous tra-



vallons bien 24 heures sur 24 dans un domaine qui relève de la sécurité.

- La possibilité de recourir à des garderies d'enfants a aussi parfois fait son apparition dans la propagande à l'intention des futurs mécaniciens, jusqu'à ce qu'on remarque qu'un enfant préfère continuer à dormir à trois heures du matin plutôt que d'être trébuché à la crèche.

- Le travail à domicile ne sera pas non plus possible pour nous ces prochains temps malgré les déclarations euphoriques faites dans le «Blick» par le responsable IT des CFF qui se réjouit de l'existence de trains qui rouleront tous seuls.

- Mais la possibilité de travail à temps partiel nous est offerte. Nous ne sommes pas prêts à cautionner le fonctionnement d'un système basé sur le sous-effectif afin de réaliser des économies en renonçant au travail à temps partiel. Nous tenons nos promesses et attendons la pareille de nos partenaires.

Et nous attendons une réglementation des pauses cohérente:

Dans certaines compagnies, on se permet de planifier sans sourciller des pauses de 20 minutes pour manger sans pourtant prévoir de temps de marche. Selon la loi sur la durée du travail (LDT), cela est permis pour des tours dont la durée ne dépasse pas 9 heures, Citation de l'Office fédéral des transports (OFT): «Des interruptions de services qui servent aussi à la restauration du personnel peuvent aussi être prévues sur le lieu de travail. Toutefois une installation sanitaire doit au moins pouvoir être disponible.»

Cela signifie que le mécanicien dispose d'au minimum 20 minutes pour se restaurer et aller se laver les mains ou aux toilettes. «Sans temps de marche» signifie que le mécanicien passe sa pause de «midi» de 20 minutes sur le quai en attendant son prochain train, peut-être avec une petite escapade aux toilettes (s'il y en a) ou au Kiosque (si celui-ci est encore ouvert).

De telles conditions de travail ne sont certes pas fausses au niveau juridique, elles sont cependant fondamentalement indécentes et ne collent pas du tout avec l'image fournie par les prospectus en papier glacé. Et ça ne colle pas du tout si on prend la sécurité au sérieux.

Les différences qui vont croissant au niveau des conditions de travail dans les transports publics proposent un développement malsain. Il est fatiguant de recevoir de toutes parts la même réponse, à savoir que ce qui n'est juridiquement pas incorrect n'est ainsi pas impossible. Suite à notre assemblée générale de 2012 à Locarno nous avons obtenu que tant à CFF P qu'à CFF Cargo, une interruption de service considérée comme pause pour manger propose effectivement au moins 20 minutes et qu'elle se déroule dans un local adapté à cet effet.

Nous avons annoncé à l'OFT que nous le considérerions responsable au même titre que l'entreprise de transport ferroviaire dans le cas où un accident se produirait.

Nos demandes et nos revendications sont négligées et utilisées qu'en cas de besoin. Nous n'allons pas accepter que pour des raisons d'économie des risques au niveau de la sécurité soient générés – et que simultanément les responsabilités soient reportées sur le personnel des locomotives.

La même affirmation est valable pour les contrôles des trains en gare terminale. Ce n'est pas notre travail, pas plus que cela ne figure dans le descriptif du poste de prévoir que le personnel des trains est responsable du contrôle des trains en service commercial dans la gare terminale. Il y a du personnel compétent et formé pour cette tâche, comme les agents de train ou la police ferroviaire, qui, conformément aux prescriptions, effectuent cette tâche au moins à deux. La responsabilité d'élaborer des processus corrects est ici aussi dans le camp des compagnies, y compris dans

la détermination des responsabilités juridiques et dans l'adaptation des temps de travail dans les tableaux de service.

Léman-Express

Afin d'offrir des places de travail modernes aux mécaniciens de locomotives et de pouvoir de ce fait produire de manière plus commerciale, une certaine taille de l'effectif du personnel est nécessaire. De la sorte le personnel peut être engagé de manière plus flexible et plus efficace, la gestion des réserves peut aussi être plus flexible et

économique, la gestion des absences pour cause de maladie ou d'accident de travail devient aussi plus flexible et plus économique; sans oublier la maîtrise des perturbations d'exploitation de même que celle de trafic lié aux événements spéciaux.

Dans la planification fictive de l'engagement du personnel des locomotives qui s'était déroulée en 2012 on avait démontré qu'avec un engagement panaché entre le trafic longues distances et régional on pouvait dégager de plus grandes synergies. Et ainsi les coûts. Ces économies auraient pu être faites déjà depuis longtemps en assurant la conduite conjointe du personnel roulant des CFF avec celui des sociétés sœurs Turbo, TILO et RegionAlps. En ce qui concerne la S-Bahn planifiée à Genève, le Léman-Express, le futur concept d'exploitation n'est pas encore défini. Comme nous l'avons entendu précédemment de la bouche de Madame Barbara Remund il existe ici trois variantes:

1. Maisons mères séparées, SNCF et CFF sans interopérabilité du personnel roulant
2. Maisons mères séparées, SNCF et CFF avec interopérabilité du personnel roulant
3. Création d'une société sœur et engagement du personnel roulant par la société sœur nouvellement créée.

La délocalisation du personnel roulant dans une nouvelle société sœur des CFF et de la SNCF ne permettrait pas d'exploiter les avantages mis en évidence, ce qui aurait comme conséquence une augmentation irresponsable des coûts. Je ne souhaite pas évaluer le fait de savoir si les cultures des deux pays concernés et de leurs chemins de fer respectifs seraient à même de fonder une seule entreprise, mais visiblement on se rend compte que des problèmes se dessinent d'ores et déjà. Je me permets de vous rappeler à ce sujet la création de la ligne de S-Bahn allant de Bâle en direction de Mulhouse en 2008 et qui a été arrêtée 10 ans plus tard.

À remarquer: Les mécaniciens du dépôt de Genève, nos hôtes d'aujourd'hui, circulent déjà depuis 1950 en direction de la Plaine et de Bellegarde, en France. Et, à côté des véhicules des CFF, ils sont à même de desservir la nouvelle génération des Trains à grande vitesse (TGV) de la SNCF et possèdent des connaissances linguistiques en allemand ainsi qu'en italien pour la conduite des trains en direction de Domodossola, Lucerne et St-Gall. De plus, ils ont conduit jusqu'à présent les trains régionaux de l'arc lémanique avec professionnalisme et à la satisfaction générale en conformité avec les critères de la qualité suisse.

Le Canton de Genève devrait mettre à profit cet avantage à long terme en s'engageant avec les CFF pour une solution dans

laquelle le personnel des CFF pourrait être engagé de façon mixte dans la conduite des trains du Léman-Express. Le VSLF a élaboré une prise de position à l'intention des personnalités du monde politique des pouvoirs publics, laquelle va être mise à disposition de leurs représentants et qui se trouve ici aujourd'hui. Nous faisons de la publicité pour nos mécaniciens de locomotives à Genève: car ce sont les meilleurs.

Trafic de transit des marchandises

Le tribunal administratif fédéral a rendu son verdict concernant les salaires des mécaniciens stationnés à Brigue et indexés aux salaires pratiqués en Italie par la compagnie Crossrail. Après la publication du verdict du tribunal administratif fédéral mandaté par le SEV, l'Office fédéral des transports est tenu de statuer sur le salaire usuel pratiqué dans la branche des mécaniciens de locomotives. Selon le verdict, il est admissible de différencier le trafic interne des marchandises et le trafic transfrontalier en tant que deux branches bien distinctes.

Les salaires doivent s'aligner sur ceux pratiqués par la branche, à savoir sur ceux pratiqués par les compagnies ferroviaires BLS, CFF Cargo et CFF Cargo international. La problématique reste entière car à l'avenir, de plus en plus de trains de marchandises circuleront à travers la Suisse avec du personnel stationné à l'étranger. La convention passée par CFF Cargo International, qui prévoit un échange de prestations en Suisse et à l'étranger à raison de 50/50%, constitue un chemin correct.

Le fait que les principales compagnies ferroviaires de ce pays prennent leur responsabilité économique au sérieux est louable. Par contre il est de moins en moins évident de savoir qui est effectivement soumis aux Offices fédéraux.

Nous essayons, conjointement avec le GDL, d'imposer les bonifications en temps allouées usuellement dans chaque pays dans le cadre de l'engagement transfrontalier des mécaniciens en utilisant l'association des syndicats autonomes de mécaniciens de locomotives ALE comme base. Ceci dans le but d'imposer les mêmes conditions aux différentes entreprises.

Il est difficile de prévoir l'avenir du trafic ferroviaire des marchandises après l'ouverture du tunnel de base du Gothard et de ses voies d'accès. Nous en tant que syndicat de corporation restons vigilants et nous allons continuer à exercer notre influence avec l'ALE, dans l'intérêt du personnel roulant.

Avenir

Le VSLF en sa qualité de syndicat des mécaniciens de locomotives est bien préparé pour l'avenir et nous nous réjouissons des défis qui nous attendent afin de garantir les intérêts des transports publics.

Et malgré la prévision qui dit que bientôt les trains circuleront de manière automatique, vous allez devoir encore compter sur nous quelques dizaines d'années. Nous, de notre côté nous continuons à compter sur vous.

Merci de votre attention et encore une belle journée ici à Genève.



Watt d'or

Les CFF SA ont gagné le prix suisse de l'énergie Watt d'Or dans la catégorie mobilité efficiente en énergie. L'office fédéral de l'énergie a attribué le 7 janvier 2016 le renommé prix suisse de l'énergie «Watt d'Or» pour la dixième fois. Les CFF SA faisaient partie des 8 vainqueurs d'or de l'édition 2016. *Hubert Giger, Président VSLF*



Le trophée Watt d'Or, sous la forme d'une boule de neige géante a été remis aux vainqueurs par le jury composé de personnalités et dirigé par sa présidente, la conseillère aux États Pascale Bruderer, devant des centaines de représentantes et représentants de la scène énergétique de Suisse et des médias dans le centre des Congrès du Kursaal de Berne.

Commentaire du VSLF

Dès l'époque de la vapeur, le personnel des locomotives est sensible à la conduite économique en énergie. Pas seulement en raison de la fierté professionnelle mais

aussi afin de toucher la prime attribuée à ceux qui consommaient moins de charbon et pour ménager le chauffeur afin que celui-ci doive enfourner moins de tonnes de charbon durant la journée.

Cette expérience a été transmise de génération en génération et constitue la base d'une conduite professionnelle et économique en matière d'usure du matériel. Sur une période de dix ans, toute cette connaissance a été volontairement dilapidée par l'ordre intimé à tous les aspirants mécaniciens d'accélérer chaque fois à 100% et de rouler chaque fois que cela était possible à la vitesse maximale.

Une bonne instruction, tenant compte du profil de la ligne et une conduite économique permettent de dépenser moins d'énergie. L'ADL permet aux mieux de gérer intelligemment la circulation de quelques trains, mais, dans tous les cas, elle diminue la sécurité en raison de la distraction qu'elle opère sur le mécanicien.

Le prix suisse de l'énergie Watt d'Or aurait plutôt dû être remis directement au personnel des locomotives, lequel assure chaque jour une conduite réfléchie et prévoyante des trains et qui économise ainsi beaucoup d'énergie. Et tout cela en contradiction avec les directives ordonnées durant la formation. ➤

Hymne à la joie

Nous autres, du VSLF, avons mauvaise presse, qu'on dit. Nous sommes des râleurs, des cracheurs dans la soupe et des emmerdeurs. C'est aussi ce qu'on entend. Nous voulons répliquer par une opération de charme à ces médisants. De manière catégorique. Que la joie soit au rendez-vous! *Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio*

Nous venons d'être honorés par la distinction du «Watt d'or». Oui, nous. Nous autres les mécaniciennes et mécaniciens de locomotives des CFF. Cette fameuse distinction qui ne possède pas de valeur pécuniaire nous a cependant été transmise de manière symbolique. «Merci, merci et encore merci!», voilà ce que nous devons nous contenter de dire.

Une chose pareille ne peut que nous motiver de manière inhabituelle. Ainsi, je suis remis en selle à nouveau plein d'élan et j'ai éprouvé une joie immense. J'ai décidé d'économiser de l'énergie afin d'en devenir le champion du monde. J'ai donc poussé ma locomotive à la vitesse maximale et je n'en pouvais plus d'attendre. Voilà, ça va arriver! Maintenant! Les muscles étaient tendus, prêts à bondir, chargés en énergie. Encore un petit moment et je vais enfin pouvoir «Watt d'or»-iser. Pourtant le «Tut» n'est jamais venu. LEA n'a pas ouvert le bec. Rien! Pas de recommandation, pas de Vopt, pas même la moindre petite feuille Eco. À la place, alors que j'étais toujours à la vitesse maximale, je me suis retrouvé devant un signal à l'avertissement, j'ai tiré les leviers en arrière et dégagé sous forme de chaleur un maximum d'énergie que j'avais au préalable ponctionné sur la ligne de contact. Je m'y suis appliqué kilowattheure après kilowattheure en dégageant une belle fumée blanche. Et c'est alors que j'ai vu les lauriers s'envoler.

Cela sonne comme quelque chose de particulièrement lugubre. Et j'avais promis d'être positif. Pas de soucis, ce n'était qu'un petit intermezzo dramaturgique, un traitement thérapeutique pour les âmes écor-



chées. Car le tout est naturellement positif. Mon train arrêté avait maintenant atteint l'état énergétique optimal. Pas de frottements pour troubler le bilan énergétique, pas de montée pour exiger une dépense de courant supplémentaire de la ligne de contact, rien de quoi froisser le regard tendre de notre ministre de l'énergie. Des calculs intensifs sont parvenus à la conclusion qu'un train économise un maximum d'énergie, lorsqu'il est supprimé. Et on commence à y voir clair? Reconnaissez le plan de génie? Des titres de transports

de plus en plus chers devraient décourager les utilisateurs de recourir au train. On retirera aux inconditionnels du train leur réduction pour pendulaires. Les innovations techniques telles que l'ETCS se chargeront de renforcer les coûts élevés et nous assureront simultanément des irrégularités sur lesquelles on pourra compter. Habile! Les nouveaux tableaux de services que personne ne comprend sont aussi efficaces, à moins de savoir comment contourner la continuité de l'espace-temps.

La ruse réside dans le passage au sous-effectif au niveau du personnel. Ainsi les frais de personnel ne sont pas réduits! Watt, Volt, votre plus ?

L'avenir s'annonce fantastique: Les trains, à l'exception de quelques courses VIP, ne seront plus que simulés sur un ordinateur. Des mécaniciens formés à la vitesse d'un train direct seront assis au simulateur de table et s'attèleront au célèbre facteur humain en faisant connaissance de la surveillance des trains ou en loupant ici et là un arrêt. Mais jusqu'à ce qu'on ait atteint ce niveau, nous devons réellement supprimer les trains.

Et maintenant je suis de nouveau assailli par la joie, en voyant notre ministre de l'énergie, le regard pétillant, en train de recevoir un bouquet de fleurs Max Havelaar. On n'y pas encore. Car c'est un chemin exigeant qui nous amènera au sommet, au responsable du ErZu*. Pourtant l'engagement vaut de l'or pur. Watt d'or! ➤

*ErZu: « Événement dans le trafic ferroviaire » – le canal d'annonce pour les retards de trains.

Vague verte dans le trafic ferroviaire

Catégorie mobilité économe en énergie: Dans le cadre de leur stratégie énergétique, les Chemins de fer fédéraux (CFF) visent de fortes économies d'énergie à l'échelle du groupe d'ici 2025, en particulier dans la consommation d'électricité de leurs trains voyageurs et trains de marchandises. De fait, leur réseau ferroviaire, le plus fréquenté d'Europe, utilise chaque année plus de 1800 gigawattheures d'électricité, soit autant que 460'000 foyers. Le système de régulation adaptative des trains appelé «vague verte» (ou ADL) apporte une large contribution au programme d'économie d'énergie. Durant chaque trajet, ce système calcule la meilleure courbe de vitesse du point de vue énergétique et signale au conducteur, à titre de conseil, quelle vitesse convient le mieux. Cette mesure permet d'éviter des freinages voire des arrêts imprévus et surtout des redémarrages énergivores. Le Watt d'Or 2016 de la catégorie Mobilité économe en énergie est attribué aux CFF pour ce système de régulation innovant, unique au monde, exploité avec succès depuis une année.

Directie C

Allegretto

Harmonie - Fanfare

L. v. BEETHOVEN
arr. Willy Hautvast

Nouveautés au sujet de l'ADL

Hourra, ils ont continué à progresser! Qui? Malheureusement pas la fiabilité et l'utilisation rendue plus pratique des recommandations de l'ADL, mais bien les coûts liés au projet ADL qui ont atteint la coquette somme de 38 millions de francs jusqu'à présent. Daniel Hurter, mécanicien, Zurich



En contrepartie, les CFF ont reçu quasiment le mouvement perpétuel. Pour chaque recommandation ADL émise, on parvient ainsi à générer une économie d'énergie, peu importe si on parvient ou non à empêcher un arrêt devant un signal fermé. Cela signifie, en conséquence, que celui qui décide de ne pas suivre une recommandation et qui poursuit sa course à la même vitesse aura pour conséquence de générer d'autres recommandations de vitesse, ce qui permettra «d'économiser» encore plus d'énergie. Vraiment une bonne affaire. Bon, toute cette histoire d'économie d'énergie, ce n'est peut-être qu'une histoire théorique. Mais, main sur le cœur, nous autres mécaniciennes et mécaniciens de locomotives, nous nous sommes petit à

petit habitués au fait que dans la pratique, cela ressemble à tout autre chose que ce qu'on nous a présenté dans les nombreux écrits émanant des diverses théories produites dans les bureaux de la hiérarchie. Et le plus grand détracteur ne peut pas nier que les CFF ont finalement gagné un prix grâce à l'ADL, le fameux prix de l'énergie Watt d'Or. Et le plus beau, dans ce prix, c'est qu'il contribue à justifier l'existence de postes de cadres dont la productivité reste à démontrer. Car le Watt d'Or a été le prétexte à des remises de prix internes, campagnes d'affichages et réjouissances d'autocongratulations des cadres, etc. Il est seulement à regretter que le personnel des locomotives ne se soit une fois de plus pas laissé gagner par cette tempête d'enthousiasme et que de façon ingrate il ne laisse pas apparaître une réelle joie en contemplant le diplôme affiché dans les locaux du personnel. Cela tient peut-être aussi au fait que justement, ce même personnel des locomotives vit dans sa pratique de tous les jours un ADL pas aussi étincelant et qu'il doit continuer à s'énerver contre le potentiel de distraction dégagé par le système comme c'est le cas dans l'exemple exposé ci-dessous?

«Déroutement: à Thalwil annonce ADL Vmax jusqu'à Baar» (remarque, il s'agit ici d'un S-Bahn avec arrêt à Oberrieden Dorf et Horgen Oberdorf). Arrêt à Horgen Oberdorf à 22:44:20, signal de sortie présente l'image «arrêt». Annonce ADL toujours présente sur le LEA. Le

signal s'ouvre à 22:45:40. Le départ était prévu à 22:44 selon l'horaire. Une annonce Vmax alors qu'un signal présente l'image d'arrêt représente un fort danger de distraction et met gravement en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Une recommandation de rouler à la vitesse maximale pour un train qui circule à l'heure et qui doit s'arrêter en route ne devrait pas exister car elle pourrait inciter le mécanicien à passer sans arrêt dans des gares ou il doit s'arrêter.»

La réponse du responsable chargé d'étudier ce commentaire ADL restera ici sans commentaire. Les lecteurs sont eux-mêmes en mesure de se faire une idée personnelle.

«Bonjour
ADL ne donne pas de recommandation automatique lorsqu'un arrêt intervient durant le trajet. Il est cependant possible, techniquement, qu'un opérateur puisse ordonner une marche Vmax alors que des arrêts sont prévus. RCS ne vérifie pas si un arrêt est prescrit sur la portion de trajet concerné. L'opérateur a donc, dans ce cas, ordonné la Vmax de manière manuelle dans le RCS.
Comme nous sommes conscients que cette situation peut engendrer de la confusion pour le mécanicien, la gestion du projet a décidé d'édicter une nouvelle directive (ADL-140: pas de recommandation de conduite lorsqu'un arrêt est prévu) qui est rédigé de la manière suivante:
«RCS-ADL si une recommandation de conduite doit être adressée alors qu'un arrêt est en vue, il y a lieu de générer deux recommandations distinctes, une, avant et une après l'arrêt.»
Nous allons accorder une priorité haute à cette directive afin qu'elle puisse être mise application le plus vite possible.
Nous restons volontiers à votre disposition si vous avez des questions
Cordiales salutations
FachBus Exploitation RCS-D / ALEA / Portail des gares»

De même j'aimerais aussi exposer les réflexions d'un mécanicien de locomotives d'un train de marchandises (le rédacteur de ces lignes) qui se voit, à Romont, notifier une recommandation ADL de «Vmax jusqu'à Mellingen Heitersberg» et qui a rencontré par la suite une quantité incalculable de signaux à l'avertissement.

Il y a besoin de rappeler: dans le cas d'un système capable de produire de pareilles incohérences il ne s'agit pas ici d'un produit bon marché tout droit issu de l'atelier d'un amateur mais d'un projet phare dont les coûts ont atteint les 38 millions de francs depuis sa naissance. En outre la conduite du personnel du trafic voyageurs P-OP-ZF a fini par se préoccuper des lacunes graves de l'ADL. C'est pourquoi il serait louable que ces considérations ne finissent pas comme d'habitude par échouer

auprès des représentants du VSLF, mais qu'on prenne son courage à deux mains et qu'on aille les déposer directement auprès des instances responsables.

Rapport d'un mécanicien:
Le jeudi x.04.2016 lors de la course avec un ICN dans le cadre du train 526 de Zurich PB en direction de Genève Aéroport j'ai vécu la situation suivante avec ADL: après le départ de Bienne, à 16:17, j'ai reçu une recommandation Vmax ADL. Il n'y avait pas de désignation de la gare jusqu'à laquelle la recommandation était valable.

Lors de l'entrée en gare de Cornaux le signal avancé du signal de sortie présentait l'avertissement. Après avoir engagé le freinage le signal a commuté environ 1 seconde avant de le franchir sur l'image 3 – vraisemblablement en raison de travaux – pour une sortie en direction de la voie de droite. Poursuite de la marche sur la voie de droite en direction de Neuchâtel.

Au passage du signal de Block 6S celui-ci présentait aussi une image d'avertissement car le signal 5S protégeant la diagonale d'échange de St-Blaise CFF était encore à l'arrêt.

Lorsque j'ai franchi le signal 6S et son «avertissement», il n'y a cependant pas eu d'annonce ADL-CANCEL. La recommandation Vmax était toujours affichée sur mon LEA.
À l'approche du signal 5S celui-ci présentait l'image 3. Passage ensuite sur la voie de gauche.. À 16:32, en gage de Neuchâtel, l'annonce ADL-END m'est enfin parvenue. Je considère le fait d'obtenir une annonce ADL Vmax et de rencontrer un signal à l'avertissement comme dangereux au niveau de la sécurité. Particulièrement

lorsque la recommandation ADL Vmax continue à être proposée et qu'aucun ADL Cancel ne soit envoyé. Une annonce CANCEL est à mon avis impérative dans un pareil cas.

C'est pourquoi je me pose les questions suivantes et je me permets d'envoyer ce rapport ESQ aussi directement au groupe de projet ADL.

Pourquoi :
- il n'y avait pas de désignation de lieu dans la recommandation de conduite Vmax?
- il n'y a pas eu d'annonce CANCEL lors du franchissement du signal à «l'avertissement»?

Est-ce que la circulation sur la voie de droite a eu une quelconque influence sur cette situation?

Réponse au mécanicien:
Bonjour
Je peux prendre position de la manière suivante concernant votre cas ADL du x avril 2016 avec le train 526:

La recommandation de conduite Vmax de Bienne a été émise par le système HOT. Notre IT a entretemps constaté que la transmission d'une marche à vitesse maximale de HOT à ADL resp. de ADL à HOT ne fonctionnait pas correctement. C'est pourquoi la recommandation Vmax est restée, même lors du passage du signal à l'avertissement, ce qui n'est naturellement pas correct. La division informatique a ouvert une procédure pour ce comportement erroné et tente de corriger le problème au plus vite. J'espère que cette réponse brève aura répondu à vos attentes.
Cordiales salutations
FachBus Exploitation RCS-D/ALEA



Rapport trimestriel sur la production ferroviaire économique en énergie grâce à l'ADL. Selon les CFF, près de 525 000 recommandations ADL ont été émises en 2015. Cela a permis d'économiser plus de 42 000'000 kWh de courant de traction. *Groupe technique VSLF*



Suite au rapport trimestriel concernant la conduite économique en énergie dans la production ferroviaire avec ADL, un blog sur l'ADL a été créé:

Mécanicien 1: Je serais intéressé à savoir comment ils sont arrivés à ce chiffre de 42 GW/h. Surestimation ?

Mécanicien 2: Il serait en outre intéressant de savoir à combien se montait l'économie d'énergie avant l'ADL uniquement en tenant compte de l'expérience du mécanicien en collaboration avec la régulation des trains.

MA Infrastructure / gestion de l'énergie de traction: les données connues sont enregistrées pour chaque conflit pronostiqué. Afin de pouvoir calculer l'énergie économisée il nous faut connaître un certain nombre de paramètres (RCS/ADL) comme par exemple: le poids du train, le type de train (P-RV / P-FV / G), la vitesse maximale autorisée sur le tronçon, la gestion de vitesse envoyée/reçue par le train. C'est ainsi qu'on obtient pour chaque recommandation (plus de 500 000 en 2015) la valeur énergétique propre à chaque situation. Toutes les gestions réunies donnent l'économie d'énergie totale.

Mécanicien 3: Cher Monsieur xx, est-ce que j'ai compris votre intervention correctement? L'économie d'énergie n'est calculée exclusivement que sur le papier? Est-ce qu'on a aussi tenu compte du fait que la recommandation ADL était par exemple

aussi parfois inappropriée et que le train a dû quand même s'arrêter? Ou du fait qu'un mécanicien a ignoré la recommandation et a continué selon son «ADL interne» pour arriver sans encombre à destination ? Que nous disent les compteurs d'énergie dans les sous-stations en ce qui concerne l'ADL ? En tant qu'adepte des économies d'énergie, permettez-moi de douter de vos chiffres.

Annnonce ESI d'un mécanicien de Bâle
Date: 16 avril 2016
Date du dérangement: Avril 2016
Train: 479
Charge remorquée: 628 t
Longueur de la charge: 300 m

Déroulement:

Entre Pratteln et Turgi pas moins de 33 recommandations ont été émises pour le train 479. Un si grand nombre de recommandations de vitesse ne peut pas être mis en application de manière raisonnable. Les annonces qui se suivaient parfois avec un intervalle d'une minute déconcentrent fortement et de manière intolérable ce qui exerce une influence indéniable sur une conduite sûre des trains. De ce fait, on doit sérieusement s'interroger sur le fait de savoir si les considérations originelles qui ont conduit à la mise en place de l'ADL ne sont tout simplement pas remises en question de la sorte.

Dans l'intérêt d'une conduite sûre des trains, je me réserve le droit, à l'avenir, de réprimer l'envoi de recommandations ADL par des mesure adéquates. ➔

Rendez-vous de midi

Rendez-vous de midi sur l'ADL au siège principal des CFF. *Groupe technique VSLF*

Cela donne quasiment l'impression que le projet ADL a sérieusement des problèmes pour parvenir à atteindre les chiffres de ses objectifs définis. Dans tous les cas les CFF vont faire un battage publicitaire interne intensif. Un dicton sage des indiens Dakota dit la chose suivante : «Quand tu découvres que tu chevauches un cheval mort, change de monture!» ➔

Interaction entre l'humain et la technologie au service de l'économie d'énergie – «midi futé» sur le thème ADL.

Le prochain «midi futé» sera consacré au thème la régulation adaptative (ADL). Tous les collaborateurs des CFF sont cordialement invités.

La «régulation adaptative» (ADL) apporte une contribution majeure au programme d'économie d'énergie des CFF. Le système fournit aux mécaniciens de conduite leur permettant d'éviter les immobilisations non planifiées des signaux à l'arrêt. Les trains circulent de manière plus fluide, sont plus performants sur le plan énergétique, et préservent davantage le matériel. L'ADL, développée aux CFF en interne, est un système innovant et unique au monde. Pour cette performance exceptionnelle dans le domaine de l'énergie, les CCF ont reçu en début d'année le «Watt d'Or», une distinction de l'Office fédéral de l'énergie.

Lors du prochain «midi futé», les collaborateurs du projet eux-mêmes vous diront tout sur l'histoire et les coulisses de l'ADL. Ils y aborderont en outre les éléments nécessaires à la mise en pratique d'une idée innovante et les défis à relever pour y parvenir. Une partie de la rencontre sera également consacrée aux personnes qui utilisent l'ADL au quotidien. Découvrez en direct comment le chef circulation des trains du centre d'exploitation interagit avec le mécanicien de locomotive pour que les trains soient plus efficaces sur le plan énergétique.

Où: Berne Wankdorf, auditorium, Hilfikerstrasse 1. Restauration: sandwichs et boissons fournis par l'équipe Développement durable. Les exposés auront lieu en allemand. Les présentations sont traduites en français.

Toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs intéressés des CFF sont invités. Le nombre de places est limité.

Mise en danger potentielle du trafic ferroviaire

Groupe technique VSLF



Le bienfondé des revendications du VSLF en ce qui concerne l'implantation des signaux de fin de gare a finalement été reconnu, après de nombreuses interventions de la part du VSLF à tous les échelons et après des discussions menées avec toutes les personnes responsables de l'Office fédéral des transport (OFT), de l'union des transports publics (UTP) ainsi que de CFF Infrastructure.

La solution qui a été appliquée jusqu'à présent n'est malheureusement pas correcte. On pensait qu'en introduisant une phrase supplémentaire dans les prescriptions de circulations PCT on apporterait une quelconque solution au problème. Cela n'a pas permis de mieux définir la validité des signaux de fin de gare et maintenu au contraire une situation peu claire. Ceci est d'autant plus dérangeant que ce signal est implanté justement afin d'apporter une certaine orientation dans des faisceaux de voies complexes, d'empêcher le franchissement des limites de manœuvre et de

prévenir ainsi des mises en danger potentielles de l'exploitation. Nos propositions teintées de prévoyance et empreintes de propositions constructives n'ont malheureusement pas été prises en considération. De la sorte, cette thématique va être clôturée de manière regrettable par une nouvelle formulation des PCT, car ni la participation à des discussions, ni les courriers adressés, ni la participation à des auditions n'ont permis d'apporter une quelconque correction à la situation. L'instance responsable est simultanément l'autorité de surveillance et la possibilité de mettre en place une solution conjointement avec CFF Infrastructure n'est pas possible malgré la nomination de nouveaux chefs de projets chargés d'étudier les requêtes des partenaires sociaux avec RSQ. Nous déplorons cette situation.

Nous sommes en mesure de soutenir de manière justifiée nos collègues si des irrégularités en relation avec les signaux de fin de gare devaient se produire. ➔



Autorisation de départ

Comité central VSLF

Autorisation de départ en gare de Berne en raison de l'absence d'un dispositif pour empêcher les départs intempestifs.

Le comité central du VSLF s'est adressé aux instances compétentes pour demander l'introduction d'une autorisation de départ impérative pour tous les trains en gare de Berne, puisqu'il n'existe pas de dispositif destiné à empêcher le départ des trains lorsque le signal est à l'arrêt.

Un départ pris de soi-même (le mécanicien se donne l'autorisation de départ) par le mécanicien pour son propre train représente un affaiblissement du principe des deux paires d'yeux. C'est pourquoi nous le rejetons en raison du risque plus élevé qu'il représente au niveau de la sécurité. Fondamentalement les différents processus de départ concernant un certain nombre de trains, d'heures de circulation, de voies bien déterminées ainsi que des situations particulières n'ont pas comme conséquence une amélioration de la sécurité mais constituent bel et bien un report de la responsabilité sur le mécanicien. Les règles qui avaient été instituées à l'échelon du réseau entier comme le principe des deux paires d'yeux qui a prévalu durant des décennies ont été sacrifiées sur l'autel de la ponctualité et remplacés par une politique «d'emplâtre sur une jambe de bois» avec des analyses de risque fictives. ➔

Arbeitsanweisung BZ0000308-001 **vbls**

Anforderung (Abfahrtsort):	Gültigkeit bis:	Datum:	Blatt:
100	1.1.2016	10.05.2016	1
Erstellt durch:	Genehmigt:	Auswertung: BZ0000308-001	
SSA AG Postverkehr	SSA AG Postverkehr	Druck Nr.: -	
Gültig für:	Benennungen /		
Umfeld:	Status: Genehmigt		
SS, SGA, SGA, SGA, SGA			

Bern, Abfertigungsmethode RE Bern-Brig und Bern-Luzern

In Bern sind nicht in allen Gleisen Abfahrtsverbindungen eingeleitet. Die Abfertigungsmethode darf daher nicht ohne weiteres geändert werden. Aus diesem Grund müssen Sie zur Implementierung des neuen Stellwerks oder einer Änderung des Abfahrtsplans alle RE Bern-Brig und ein RE Bern-Luzern wieder durch das EVU abgefragt werden.

- 1 Grundsatz:**
Die Abfahrtsanweisung wird mittels entriegeltem Signal durch den Lokführer an sich selber erteilt.
- 2 Vorgehen:**
Schald die Zustimmung zur Fahrt vorliegt, darf die Abfahrtsanweisung bestätigt werden. Die Abfahrtsanweisung darf auch vor der Abfahrtszeit gegeben werden.
Nach dem Einleiten fährt der Lokführer nach den üblichen Kontrollen (Abfahrtszeit, Türen) ab. Es darf nur mit leuchtendem Abfahrtsanweisung abgefahren werden.
- 3 Standort der Bedienungskästen:**
Steht der Zug am letzten Halteort, befindet sich der Bedienungskasten in der Nähe des Führerstandes.
- 4 Betroffene Züge:**
 - Alle RE Bern-Brig
 - RE 4391 Bern-Luzern
 Für jeden Zug ist ein Hinweis im DIS hinterlegt.
- 5 Andere Bahnhöfe:**
Die Seitenbahnsteige und die Seitenbahnsteige Spiez, Brig und Luzern sind nicht betroffen, da dort Abfahrtsverbindungen montiert sind.
- 6 Andere Züge:**
Die RE Bern-Luzern (außer 4391) verkehren als Class 2, das eine Abfahrtsanweisung besitzt, und sind davon nicht betroffen.
Für die übrigen RE und die S-Bahnen gilt das seit Jahren durchgeführte Verfahren der Selbstfahrt weiterhin, da keine Änderung der Abfertigungsmethode erfolgt ist.

Limites de l'ETCS: Le changement de direction durant l'exploitation

Depuis la mise en service de l'ETCS en Level 2 entre Brunnen et Erstfeld intervenue en août 2015, nous avons de gros problèmes à réaliser les changements de direction des S-Bahn en provenance d'Arth-Goldau dans la zone de surveillance ETCS à Flüelen. *Groupe technique VSLF*

Après plusieurs tentatives, une nouvelle directive prévoyant la procédure dans le cas de changements de direction à Flüelen a été publiée.

La complexité du système ETCS se révèle sous son vrai jour avec le manque de maîtrise dans l'exploitation quotidienne qui est rencontré tant du côté des chefs de circulation que de celui du personnel des locomotives. Si le caractère répété du changement de direction plusieurs fois à l'horaire journalier dans la même gare et sur la même voie pose une contrainte pareille au techniciens responsables du système et nécessite une telle pléthore de circulaires longues de plusieurs pages à l'intention du personnel roulant, il devient évident que des processus supplémentaires et irréguliers rendent la situation impossible.

Le fait que les chemins de fer se soient compliqués pareillement la vie en introduisant de l'électronique compliquée aux frais de la collectivité et que le trafic n'est plus possible à l'exception des trains cadencés qui traversent la zone couvre de honte le dernier des cheminots.

L'ETCS Level 2 ne permet pas d'offrir une exploitation du S-Bahn flexible et conviviale pour la clientèle ainsi qu'un trafic marchandises de proximité tant la complexité des installations complique la chose. La résolution des dérangements n'en est pas non plus simplifiée. Il n'y aura pas seulement une ligne de S-Bahn qui sera confrontée au changement de direction au même endroit sur la prochaine ligne planifiée en ETCS le long du Léman et en Bas Valais.

Des décisions doivent maintenant être prises dans l'intérêt des chemins de fer et du contrôle des coûts. L'OFT édicte les di-



rectives. On a l'impression de voir déambuler un somnambule.

Un certain nombre de bruits laissent entendre que le coût exorbitant du système ETCS Level 2 pourrait bientôt sonner le glas de celui-ci. Espérons au moins que le tronçon du tunnel de base du Gothard en Level 2 avec son entrée à Brunnen et sa sortie à Castione fonctionnera sans changement de direction.

Coûts actuels de l'ETCS en Suisse

Extrait du rapport d'état de l'OFT au sujet de l'ETCS

5. COÛTS

5.1 Aperçu des coûts

Les coûts de l'introduction de l'ETCS, pris en charge par la Confédération dans la période 2003-2007 au titre d'un financement de départ, sont résumés dans le tableau suivant. Les coûts pris en charge par les ETF, étrangères ou suisses, pour installer l'ETCS sur leurs véhicules n'étant pas connus, le tableau ne les présente pas.

Total général des coûts effectifs au 31 déc. 2007: 590,3 mio de Fr

5.1.3 Somme de tous les coûts

Le rapport d'étape ETCS de 2006 considérait qu'il n'était pas opportun d'additionner les coûts les uns aux autres, étant donné que les montants concernés avaient des bases de prix différentes.

Le rapport de 2007 effectuait en revanche une addition sommaire afin de permettre d'analyser la plausibilité des dépenses globales. Certes, ces coûts présentaient toujours des bases de prix différentes couvrant la période 2002 à 2006. [...]

Le présent rapport n'approfondit pas davantage l'aspect des coûts, car les coûts futurs ne font plus partie du financement extraordinaire de départ et ils ne sont que difficilement définissables.

www.bav.admin.ch/Documentation/Informations/spécialisées/Rapports/ETCS

Tableau d'affichage virtuel (TAV)

Identification : 4912
Type : directive de travail
Priorité : haute
Valable dès le : 01.04.2016

Flüelen: Rebroussement de la S2 sur la voie 1

Situation de départ

À fin janvier les adaptations nécessaires en vue de rétablir le rebroussement à Flüelen sur la voie 1 seront effectuées.

La balise (en jaune sur le schéma) a été déplacée du niveau du bâtiment voyageur en direction du nord, à la hauteur du passage sous voies (en rouge sur le schéma).

Procédure prévue

Dès le 01.04.2016, la directive ZF 07-2015 est supprimée et le rebroussement peut à nouveau se faire sur la voie 1. Il n'est plus nécessaire de prolonger le parcours sur la voie 51 après l'entrée du train et de procéder au rebroussement à cet endroit

Avis à l'intention des mécaniciens

Il est important que le point d'arrêt exact soit respecté afin que la balise (balise rouge dans le schéma) soit effectivement couverte par la queue du train. À titre d'orientation le point d'arrêt est indiqué par le signal de point d'arrêt «1».

Comportement au niveau du système: après le changement de cabine, l'équipement du véhicule reste en mode «Standby» jusqu'à ce que le parcours train soit établi. Ce n'est qu'au moment où le parcours train est établi que le véhicule reçoit une autorisation CAB «On Sight».

Le fait que la distance jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS FL1S soit courte ne permet pas de démarrer avec une vitesse élevée. Explication: L'autorisation de circuler CAB lors de la sortie avec le mode OS n'est valable que jusqu'au signal FL1S et il n'y a qu'une distance relativement courte jusqu'à la balise permettant de quitter le TAF permettant la poursuite de la marche.



\$ 590

Awareness App

Il ne s'agit pas ici de l'application WarnApp dont la justification n'est pas à remettre en cause. *Rudolf Gfeller, Comité centrale VSLF*



Il s'agit bien plutôt de la méthode de travail en toute sécurité d'un collègue mécanicien qui est décrite ici (il existe bel et bien) ou de la conscience professionnelle qu'il accorde à son action.

«Comme mon train était en retard, j'ai dû me dépêcher pour prendre en charge ma prochaine composition. Je savais qu'il y avait encore un mouvement de manœuvre à effectuer, j'ai donc couru les derniers mètres jusqu'au poste de conduite.»

Il a dû se dépêcher et a même couru! Que se passe-t-il lorsque justement dans un tel effort, un accident de travail BU se produit? Que va écrire son supérieur dans la case «déroulement de l'accident»?

N'oublions pas non plus notre bien aimée clientèle qui sait parfois nous faire comprendre qu'elle est pressée.

... «j'ai chargé la marche du train» ... Pourquoi quelqu'un se mettrait à charger une marche de train lorsqu'une course de manœuvre est prévue? Le LEA ne doit pas se trouver sur son support: l'attention doit être accordée à la préparation du train puis au mouvement de manœuvre ce qui inclut l'observation des signaux. Les processus décrits sont classiques lors d'irrégularités concernant l'observation des signaux durant le service de manœuvre.

«Je souffrais d'un refroidissement et je me sentais un peu fatigué. Après avoir contrôlé l'heure du départ, j'ai un peu oublié la carte des gestes métier «Le signal est à l'arrêt» et j'ai démarré. C'est alors que l'application WarnApp s'est manifestée avec son signal à l'arrêt, ce qui m'a permis de réagir immédiatement et d'arrêter mon

train encore avant le signal de sortie à l'arrêt. Tout cela bien que je ne fusse pas tellement en forme» ...

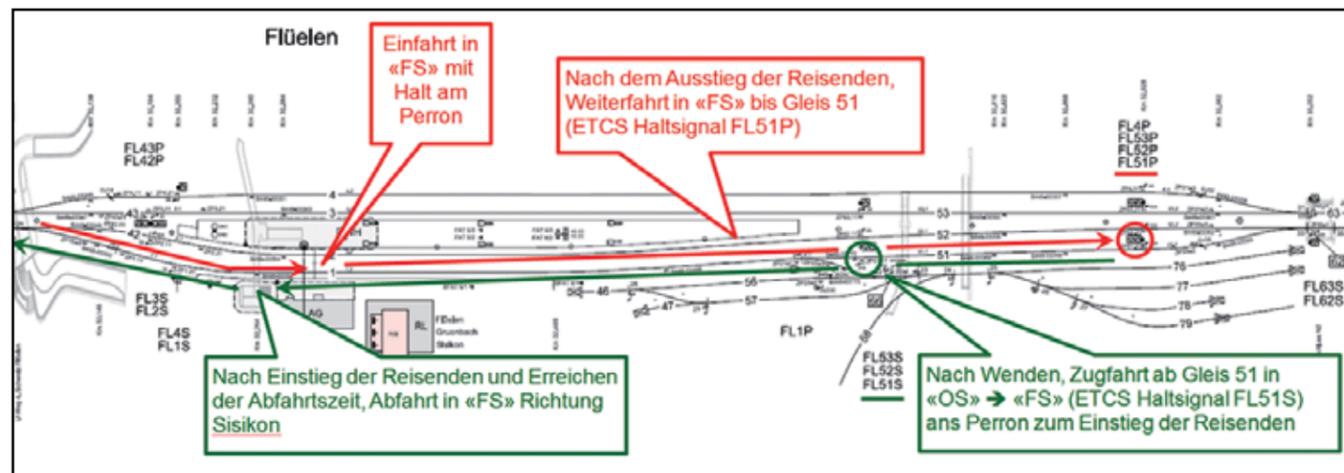
Extrait des PCT: 5.1 maladie, fatigue, alcool: Celui qui se sent malade, qui ne se sent pas en mesure d'exercer sa fonction en raison de fatigue intense, de l'influence de l'alcool, de médicaments, de drogues ou de toute autres causes, ne doit en aucun cas assumer une fonction relevant de la sécurité.

Nous ne sommes pas en mesure de déterminer comment un juge réagira en présence d'affirmations telles que «je me sentais un peu fatigué» ou «je n'étais pas tellement fit». Dans le trafic routier ce genre de réaction conduit souvent au retrait de permis.

J'ai déjà de la peine à comprendre le rédacteur de cette proposition lorsqu'il essaie de me justifier le bien-fondé de cette application en utilisant un aussi mauvais exemple.

Il est bien clair pour tout le monde que si cette application permettait d'éviter au moins une faute capitale de notre part, il n'y aurait pas lieu de donner la moindre explication pour en justifier l'existence. Le rédacteur du rapport concernant le WarnApp du 26 février 2016 et son supérieur auraient eu meilleur temps d'utiliser une Awareness-App, ce qui leur aurait permis d'éviter les remontrances en raison du mauvais choix des exemples lors de la rédaction et le discrédit par l'absence de correction.

«Bene docet, qui bene distinguit». Enseigne bien, celui qui présente les différences de manière évidente.



Signal placé à droite

Une fois de plus, on assiste à l'implantation de nouveau signaux en fonction de l'humeur ou du bon vouloir, une fois à gauche, une fois à droite. On installe le signal là où se trouve le canal à câbles. C'est aussi simple que cela. *Hubert Giger, président VSLF*

Le principe de base en Suisse veut que les signaux ferroviaires soient implantés du côté gauche de la voie en question. Et ce principe est à respecter.

Les responsables de cette situation acceptent de manière négligente et délibérément une réduction de la sécurité. À titre de rappel: l'accident de Rafz est dû à une confusion dans la lecture des signaux et les deux signaux qui présentaient l'image de voie libre se situaient à droite. L'OFT n'est pas intervenu. Le ZUB et WarnApp font figure ici d'excuses bien qu'ils ne soient utilisables que de façon limitée dans la situation présente. Nos rencontres régulières avec CFF Infrastructure / Installations et Technologie tournent gentiment à la farce. Le VSLF a choisi d'intervenir directement auprès de l'OFT.

Lettre des mécaniciens de Ziegelbrücke à leur supérieur:

«Nous autres mécaniciens de Ziegelbrücke nous posons la question de savoir pourquoi le

nouveau signal de Block – ou de protection – situé à Emmenda direction Miltödi est situé à la droite de la voie dans le sens de circulation.

De plus, lorsque nous nous arrêtons à Emmenda, ce qui représente le 99% des cas, nous avons le signal de protection directement dans notre champ de vision. Comme les CFF s'efforcent avec assiduité à éviter les irrégularités ou à les éliminer, nous considérons la nouvelle implantation comme problématique. Il est clair qu'il est permis et possible de procéder de la sorte mais il est sûr et certain que l'emplacement choisi n'est pas optimal.

Nous vous prions d'informer le PEX responsable de la ligne concernée et d'engager des mesures supplémentaires dans l'intérêt de la sécurité. Mais s'il vous plaît, ne mettez pas de flèche dirigée vers la gauche, cela ne servira à rien. Les mécaniciens de Rapperswil ont déjà écrit aux instances concernées pour relater la même situation.

Nous vous remercions d'avance pour tous vos efforts et pour votre réponse.» ➔



Schaffhouse

Marc Scheuermann, CFF I-AT-SAZ



Signalisation inadaptée lorsque le sabot dérailleur est en place CFF Infrastructure, Installations de sécurité et surveillance des trains.

Avril 2016

Lors des discussions techniques avec les partenaires sociaux qui se sont déroulées le 5 novembre 2015, CFF Infrastructure s'est vu soumettre une photo présentant un cas de signalisation inadaptée à Schaffhouse (voir la photo ci-dessus).

La cause de cette signalisation est à rechercher dans le déroulement de l'exploitation. Selon le concept d'horaire 2015, sitôt après le départ d'un train en direction de Feuerthalen devait se dérouler un mouvement de manœuvre en direction du groupe de voies B. Si la deuxième partie du parcours de manœuvre est préenregistrée, pendant que le parcours train est encore établi en direction de Feuerthalen, le mécanicien du train sortant en direction de Feuerthalen peut apercevoir, à côté de son parcours, un parcours de manœuvre avec un signal nain présentant l'ordre d'avancer avec prudence, suivi d'un sabot d'arrêt engagé. Dans cette constellation, il est impossible que derrière le signal nain 51 on trouve un véhicule.

Bien qu'aux yeux de Safety cela ne représente pas une mise en danger, la situation va être assainie. Une adaptation technique des installations de sécurité interviendra en 2017 et la signalisation sera modifiée. En outre, l'utilisation des voies dans les processus de manœuvre a été modifiée dans le concept d'horaire 2016. La situation d'exploitation décrite appartient ainsi déjà aujourd'hui au passé. ➔

Passage à niveau de Lenzburg

De nombreuses interventions de notre part sur la situation dangereuse de Lenzburg ont conduit à ce que les CFF, après quatre ans, nous annoncent qu'ils étaient «à bout touchant» dans la mise en place d'une solution, prévue pour 2017. Cette façon de procéder nous laisse franchement douter de l'importance que les CFF prétendent accorder à la sécurité. *Matthias Wey, président de la section VSLF Hauenstein-Bözberg & Hubert Giger, président VSLF*

La fin des tergiversations approche gentiment mais sûrement. Peu après la transformation de la place de la gare, les représentants du VSLF de l'époque avaient averti les CFF par le biais d'une lettre rédigée le 5 janvier 2012 sur les problèmes de sécurité que pouvait représenter le fait de traverser la place par le nouveau passage à niveau non sécurisé. Simultanément, les partenaires sociaux ont informé les mécaniciens sur le manque de sécurité de l'endroit et leur ont demandé avec insistance de considérer le passage à niveau comme étant en dérangement jusqu'à nouvel ordre.

Jusqu'au début 2015, bien que la place de la gare ait été complètement terminée, il n'y a eu aucun changement de situation. Après des avertissements répétés de la part du VSLF, la directive P 20102113 a été publiée, laquelle donne des recommandations discutables au personnel des locomotives. C'est ainsi qu'on a ordonné aux mécaniciens de respecter les autres participants du trafic dans la zone de rencontre, bien que les courses de manœuvre sur le passage à niveau ne soient en aucun cas considérées comme étant dans la zone de circulation de type Tram. Selon les PCT, il n'existe pas de zone de rencontre lors des



courses de manœuvre. De nouvelles interventions de notre part ont conduit à la tenue de discussions, l'année passée, discussions au cours desquelles on nous a promis d'être tout proches de la solution: en 2017! À la fin janvier de cette année, CFF Entreprise, Sécurité et Qualité, Sécurité de l'exploitation nous a informés de la situation des dernières discussions entre spécialistes chargés de résoudre le thème du passage à niveau de la place de la gare de Lenzburg:

Les éclaircissements du service juridique des CFF avec Astra et l'OFT ont donné les résultats suivants:

- Même dans la zone de rencontre, le tram à la priorité.

- Une signalisation avec des signaux routiers (signaux lumineux) est autorisée.

En outre les processus suivants ont été prévus (les ordres ont été émis):

- Du côté ferroviaire, la circulation de type tram va être signalisée (Mise en place: env. 3 mois; à cet instant, les prescriptions seront adaptées).

- La signalisation côté route sera réalisée et munie de feux lumineux (Mis en place comme initialement prévu: 1er trimestre 2017).

Avec ces mesures prises, la situation n'est malheureusement pas devenue plus sûre; tout au plus elle est devenue conforme aux prescriptions du PCT.

Pour arriver à cette solution, pas moins de quatre ans ont été nécessaires. Quatre ans durant lesquels, grâce à l'attention des collègues, des accidents avec des blessés potentiels ont pu être évités; quatre ans durant lesquels les CFF n'ont apporté aucune contribution à la sécurité des passages à niveau. Cet état de fait pose des questions concernant la qualité des processus internes et laisse franchement douter de la prétendue importance qu'accorderaient les CFF à la sécurité. Il est toujours possible de supprimer la directive P 20102113 et de reporter la responsabilité sur les seules épaules du mécanicien.

Nous souhaitons aux CFF ainsi qu'à nos collègues que jusqu'à la complète sécurisation du passage à niveau avec des signaux lumineux du côté de la route, aucun accident ne se produise à cet endroit. ➔



Contrôle final des trains sans personnel d'accompagnement

Le flot des annonces dont une partie est publiée ci-dessous est comme toujours édifiant mais la solution au problème n'est toujours pas en vue. On s'occupe toujours avec une énergie démesurée de cas particuliers. Une solution applicable de manière unique n'existe pas et cela fait de nombreuses années qu'on la recherche. *Comité central VSLF*

Actuellement, la CoPe a renvoyé tout le dossier aux CFF, en demandant avec raison des explications au niveau juridique. Espérons que dans ce brouillard juridique aucun voyageur ne se retrouve abandonné dans un faisceau de voies de garage et que cela mette sérieusement en danger la sécurité de l'exploitation. Nous avons déjà suffisamment attiré l'attention des responsables sur cette situation.

Date: 14 décembre 2015 **Concerne:** annonce ESI d'un mécanicien de Brugg AG **Date du dérangement:** 13.12.2015, gare de Baden, train: 18690

Déroulement: Le train n'était exceptionnellement pas saisi dans le «Top». Mais fondamentalement, il n'y pas encore de possibilité d'effectuer le processus du contrôle final en disposant de suffisamment de temps et en assurant tout particulièrement la sécurité du personnel des locomotives.

De: méc. Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Date:** 14 décembre 2014 **À:** CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Concerne:** contrôle final avec service à la clientèle

Salut. Je dois malheureusement constater que le problème du contrôle final des trains en service commercial n'a toujours pas été résolu de manière satisfaisante. Hier, 13,

12. 2015, j'ai effectué 18690*29290, même si ce train ne figurait pas dans le «TOP», ce qui m'amène à dire que le problème d'une visite intérieure n'est toujours pas résolu. Le fait de découvrir des voyageurs qui se sont oubliés uniquement lorsque le train se retrouve sur la voie E12 (voie sans quai) est la plus mauvaise des variantes possibles, mais c'est prévu ainsi!

Il n'y a pas de raison impérieuse de planifier la marche du train de matériel vide à 00:10. La visite intérieure pourrait se faire à Baden sur la voie 5. Si possible avec du personnel de sécurité employé de manière fixe pour cet exercice.

Dans le cas où cette possibilité ne pouvait pas être retenue, il faudrait prévoir un arrêt à Brugg sur n'importe quel quai afin que la visite intérieure se fasse à ce moment et ceci, de nouveau en présence de personnel de sécurité. J'espère une rapide mise en application des vraies solutions.

Avec mes cordiales salutations Mécanicien Brugg AG

De: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Date:** 21 décembre 2015 **À:** CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA) **Concerne:** RE: contrôle final en service commercial

Bonjour. Ci-joint encore une annonce en vue de l'amélioration de la satisfaction

clientèle. En tenir compte autant que possible. Salutation
Chef personnel des locs Brugg AG

De: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA) **Envoyé:** 21 décembre 2015 **À:** CLP Zurich (P-OP-ZF-ZUE-Z12) **Concerne:** FW: contrôle final en service commercial

Salut. Prière de prendre en considération l'annonce ci-dessous et de la communiquer à l'auteur de la liste. Merci beaucoup. Salutations, Chef personnel des locs Aarau

De: CLP Zurich (P-OP-ZF-ZUE-Z12) **Envoyé:** 21 décembre 2015 **À:** CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA) **Concerne:** RE: contrôle final en service commercial

Hallo. Il n'est pas possible de laisser le train plus longtemps à quai à Baden. Mais à Brugg, le train 29290 peut être contrôlé à quai lors de son arrivée, avant qu'il ne soit conduit sur sa voie de garage (après entente avec le chef circulation).

Cordialement salutations
CLP Zurich

De: CLP Aarau (P-OP-ZF-ND-AA) **Envoyé:** 21 décembre 2015 **À:** CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Concerne:** FW: contrôle final en service commercial

Salut. Ci-dessous, la réponse du CLP de Zurich. Il n'est pas l'auteur de la liste.

Salutations
Chef personnel des locs Aarau

De: CLP Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Date:** 22 décembre 2015 **À:** Méc Brugg AG (P-OP-ZF-ND-BG1) **Concerne:** FW: contrôle final en service commercial

Allô. Ci-dessous, la réponse à ton annonce. Merci beaucoup!
Cordialement salutations et bonnes fêtes!
Chef personnel des locs Brugg AG

De: LB Brugg AG **Date:** 23 décembre 2015 **À:** VSLF Brugg **Concerne:** Wtr: contrôle final en service commercial

Salut
Le thème du contrôle final des trains en service commercial garde toute son actualité.

Après le changement d'horaire je me suis demandé ce qui avait été planifié afin que je me retrouve à nouveau en présence d'un aussi mauvais exemple. Il s'agit de 18690*29290, que j'ai soumis en discussion avec mon CLP. Maintenant, c'est le CLP de Zurich qui dit comment on doit procéder! Je pense qu'il serait grand temps d'adapter maintenant le Piper et le Top. L'essentiel est aussi que suffisamment de temps soit prévu par rame.

Et comme ostensiblement ce n'est pas une solution officielle, j'espère qu'avec Piper, Top et les syndicats on trouve enfin une solution satisfaisante pour le personnel des locomotives. Je ne désire pas considérer cette proposition du CLP de Zurich comme ma recommandation personnelle de travail mais comme une solution valable pour tout le monde.

Joyeux Noël et bonne route Mécanicien Brugg AG

De: VSLF Brugg **Concerne:** Wtr: contrôle final en service commercial

À: Président du VSLF **Date:** 23 décembre 2015

Salut Hübi

Ces derniers temps, j'ai eu quelques discussions avec des collègues sur le thème du contrôle des trains en gare terminales dans le cadre du service à la clientèle. Premièrement parce que la directive a changé mais aussi parce que depuis le changement d'horaire, beaucoup de trains qui se trouvaient sur la liste des exceptions ont été retirés de cette fameuse liste d'exceptions. Beaucoup de collègues ne se sentent pas rassurés et ne savent pas quand il y a lieu de faire un contrôle final et quand celui-ci n'est pas nécessaire. Ne pourrait-on pas remettre le thème sur le tapis?

Joyeux Noël, bonne année et salutations
VSLF Brugg

La nouvelle gare de la Löwenstrasse

Proposition PAC 2.1.2016: Les voyageurs, tout particulièrement ceux du trafic longues distances, n'arrivent pas à s'orienter dans la nouvelle gare de la Löwenstrasse. *Thomas Neukom, mécanicien de loc Zurich*



Il n'y a nulle part d'indication où trouver le prochain ascenseur, et aucune information sur la destination des escaliers ainsi que des escaliers roulants.

Proposition de solution

Il faudrait installer des indicateurs qui renseignent que ceux-ci conduisent à toutes les autres voies, aux trams et aux bus. Depuis le quai, il n'est pas du tout évident que toutes les montées conduisent aux autres voies. En outre, il manque une indication sur l'emplacement des ascenseurs qui ne peuvent pas être aperçus depuis le milieu du quai. Il est important que le flux des personnes s'écoule rapidement. Cependant, des clients dépourvus d'informations claires perturbent ce processus.

Objectifs de l'entreprise concernés :

- Satisfaction de la clientèle
- ponctualité
- rentabilité

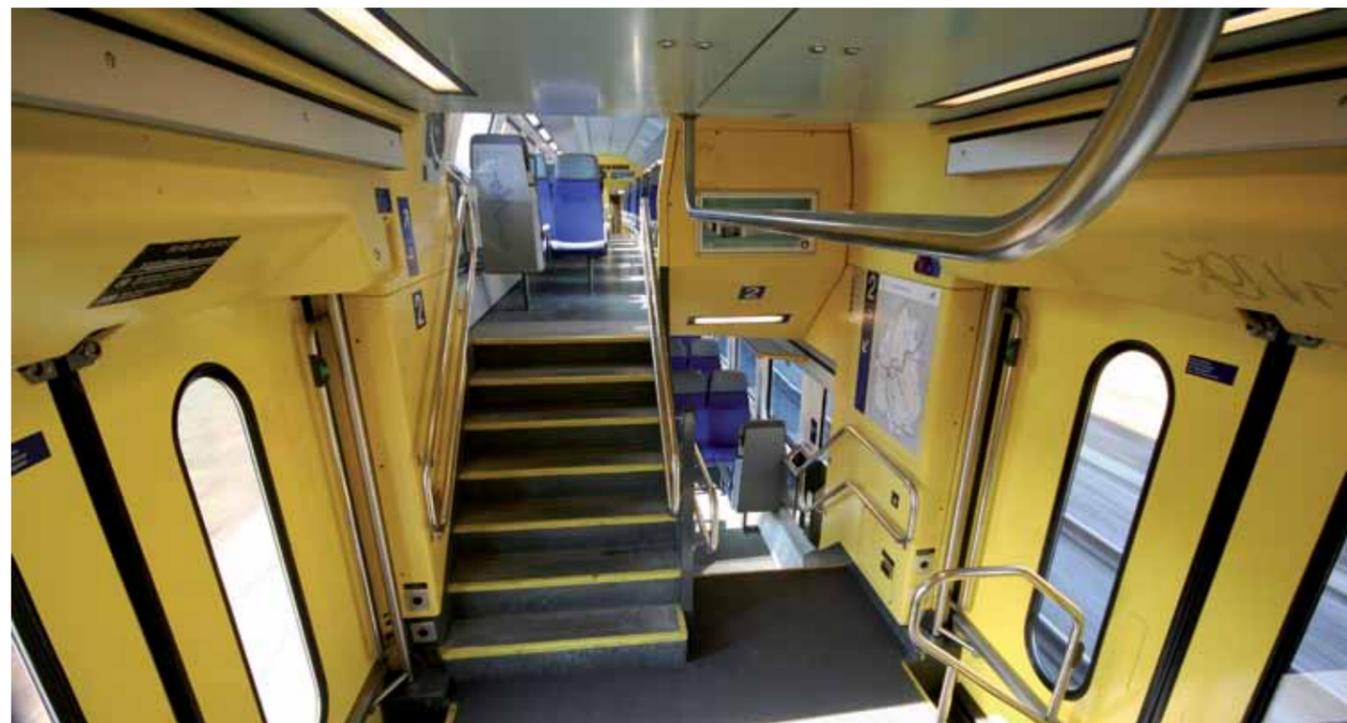
Personne chargée de l'évaluation
Luca Steinmann (IM-BW-GBF-BM)
8 janvier 2016

Une signalétique visant à orienter la clientèle a été testée juste après l'ouverture de la ligne diamétrale en juin 2014. Les personnes chargées du test ont reçu diverses tâches à résoudre et ont été mandatées pour trouver différents objectifs dans la gare et autour de celle-ci à partir de la gare de la Löwenstrasse. Les testeurs étaient équipés de caméras Eye-Tracking, de sorte qu'il nous a été possible de visualiser par la suite les mouvements de leurs yeux. Le

résultat de ce test représentatif est que la signalétique de la gare de la Löwenstrasse fonctionne. Une adaptation sous la forme de l'implantation d'un panneau indicateur environ au milieu de la gare est intervenue en novembre 2014. En outre, dès novembre 2015, un film est à disposition, film qui présente les cheminements depuis la gare de la Löwenstrasse en direction des diverses offres au sein de la gare de Zurich ainsi que les accès transports publics. Ce film est disponible par les canaux des CFF. Pour le moment, aucune adaptation supplémentaire n'est prévue en matière de service à la clientèle en ce qui concerne la gare de la Löwenstrasse. Une évaluation sur une éventuelle réduction des secteurs de 100 mètres à 50 mètres se fera durant le printemps 2016.

Thomas Neukom

Je ne suis pas content de cette réponse. Dans les faits on me demande toujours: où sont les lifts, comment accède-t-on aux autres quais etc. Un test effectué avec des personnes dans une gare à moitié vide n'apporte rien. Cela aurait plus de sens actuellement, avec des quais bondés et en pleine exploitation. Le fait de demander à la clientèle de regarder un film afin de s'orienter dans la gare de Zurich équivaut à pousser le bouchon un peu trop loin. Les panneaux indicateurs apposés sur les voies 41 à 44 sont pour moi une bonne solution. Reconsidérez encore une fois la chose. Nous roulons pourtant bien pour notre clientèle!



Visite de la centrale de gestion du trafic EST à l'aéroport de Zurich

Avant de regarder au-delà du bord de l'assiette, je préfère d'abord regarder ce qu'il y a dans l'assiette. Il y a un délicieux risotto aux légumes accompagné de jambon cru, le tout servi dans la cantine de l'aéroport de Zurich. Merci pour l'invitation! Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

Mais revenons à notre thème. Que recherche un mécanicien dans les locaux de l'aéroport? Il visite la centrale de gestion EST du trafic des CFF. Celle-ci s'étend sur deux étages et gère le trafic de l'ensemble de la Suisse orientale ainsi que le centre névralgique du S-Bahn zurichois. 480 collaborateurs dirigent en gros un tiers de l'ensemble du trafic ferroviaire de Suisse.

Nous avons été accueillis à l'entrée par Marc Ramp. Il travaille en tant que chef de team dans le secteur Limmat et c'est lui qui nous dirigera à travers la centrale durant les prochaines heures. Il nous faut cependant d'abord pouvoir entrer dans le bâtiment. Le badge qui nous a été distribué au préalable nous servira de sésame pour franchir toutes les portes surveillées. Le chemin de fer est un système complexe. Le surveiller et le diriger constitue une tâche très exigeante. Auparavant, chaque gare disposait d'un poste d'enclenchement occupé. Marc est un collaborateur expérimenté et il a été occupé à la circulation dans diverses gares. Aujourd'hui, les diverses installations telles que les signaux,

les aiguilles, les barrières ainsi que les annonces sont gérées par quatre grandes centrales de gestion. Au sein de la centrale il y a des secteurs comme par exemple le secteur Albis, qui à son tour est divisé en sous-secteurs comme le «Säuliamt». Les postes de travail sont occupés par des gestionnaires du trafic qui surveillent celui-ci et interviennent en cas de nécessité.

Nous sommes un groupe de six mécaniciens de locomotives et dès l'introduction théorique sur la thématique nous nous engageons dans une discussion. Que se passe-t-il par exemple lorsqu'une centrale de gestion ne fonctionne plus? Dans ce cas une autre centrale de gestion doit prendre le relais. C'est pour cette raison que des places de travail de réserve sont à disposition. Le personnel est conduit à son nouveau lieu de travail en bus, escorté par des véhicules de la police des transports. Marc explique qu'il a participé à un exercice dans ce cadre et qu'il s'est retrouvé à devoir travailler dans les locaux de Lausanne.

Que faire lorsqu'un train est en retard? Doit-il être enfilé entre les autres trains

ce qui pourra conduire à mettre les trains non responsables de la situation à leur tour en retard? Ou bien doit-on laisser le train en retard au bas de la pile jusqu'à ce qu'il puisse entrer dans la grille horaire et accumuler ainsi plus de retard? La tendance s'oriente clairement vers cette deuxième solution ce qui a pour conséquence de toucher moins de passagers.

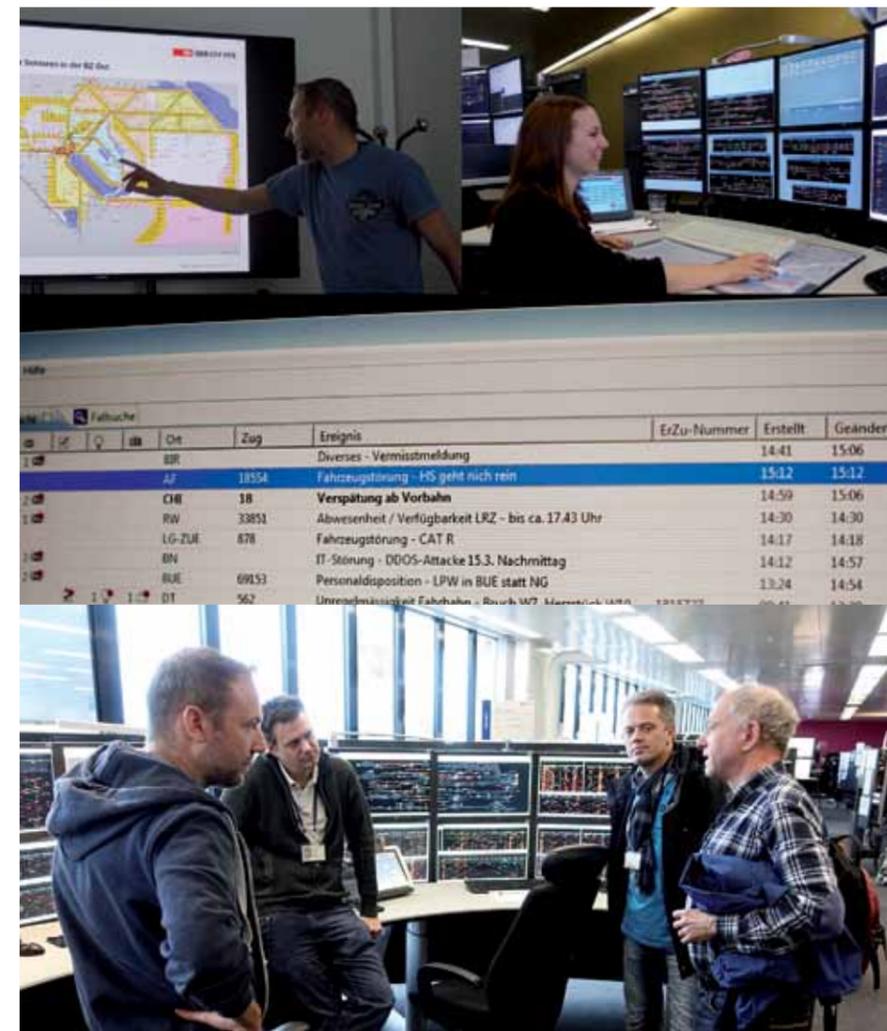
Après la théorie on nous a conduits à la salle de commandement du haut. On a pu pénétrer dans ce local grâce au badge et au code PIN de Marc. La lumière et les sons sont tamisés. Par la fenêtre nous pouvons voir des avions rouler sur le tarmac, d'autres décollent ou atterrissent. Par contre on ne voit aucun train, pas même au loin. Je choisis les places de travail du «Säuliamt», puisque c'est justement là que j'habite. La gestionnaire du trafic s'appelle Daniela Arxleben. Elle travaille depuis un an au CG EST.

Aujourd'hui, la situation est tranquille et seule une aiguille pose des problèmes à Dietikon. La journée entière s'est déjà déroulée de la sorte et aucun problème

important n'est à déplorer. Chaque place de travail est équipée de dix écrans côte à côte. À gauche on trouve les plans de lignes où les trains sont représentés sous forme de lignes rouges. Au milieu on trouve l'horaire graphique. L'axe du temps se déroule du haut en bas. Les gares sont organisées de manière horizontale. Un train est représenté par une ligne rouge qui se déplace soit d'en-haut à gauche vers en bas à droite ou d'en haut à droite vers en bas à gauche. Si un train est arrêté, le trait est vertical. Daniela voit ces lignes au premier coup d'œil et détermine les points de croisement ainsi que les lieux de conflit. Les trains du S-Bahn ne représentent à ce point de vue rien de spectaculaire puisqu'ils font des sauts de puces d'une gare à l'autre. Un train de marchandises provenant de la zone industrielle de Birmensdorf apporte un peu de variété puisqu'il s'enfile entre les S-Bahn. La régulation adaptative ADL lui fournit une recommandation de vitesse. Peu après, le trait qui représente sa marche s'oriente vers le bas, ce qui signifie qu'il a respecté la vitesse consigne. Dans le cadre du service régulier, en l'absence de perturbation, le travail à ce poste est plutôt abstrait.

Soudain, une certaine agitation trouble le calme. Le gestionnaire du trafic s'active à son poste de travail et signale qu'un train n'est pas parti comme souhaité à Affoltern am Albis. Daniela saisit son téléphone et contacte le mécanicien. Son train présente un dérangement au disjoncteur principal. Peu après, sur un écran situé tout à droite, on peut lire l'information: «18564 : le disjoncteur ne s'enclenche pas. Le train reste au quai.» «Alea» est un système de Chat auquel toutes les places importantes de Suisse ont accès. «Le mécanicien en contact avec la régulation des locomotives», apparaît peu après sur l'écran. L'assistant chargé des informations s'assure ensuite que les informations relatives au retard du train soient affichées correctement sur les afficheurs présents sur les quais. Le signal d'Affoltern am Albis est toujours à voie libre pour le train bloqué au quai. Jusqu'à Knonau, ce qui représente peu de kilomètres, il n'y a aucune possibilité de bouger les aiguilles ce qui rend le croisement impossible pour le train circulant en sens contraire. Et cela constitue maintenant un réel problème. Le signal doit être refermé. À cette fin, Daniela contacte à nouveau mon collègue. Je m'imagine qu'il est en train de chercher à remédier au problème et qu'il ne se réjouit que modérément de recevoir un nouvel appel.

Le signal présente à nouveau l'image d'arrêt. Pourtant, pendant deux longues minutes rien ne va bouger puisque les anciens enclenchements Domino sont équipés d'une temporisation après chaque



intervention de secours, temporisation qui empêche le gestionnaire du trafic de faire une manipulation malencontreuse. Le délai de temporisation touche aussi le train croiseur à Knonau, puisque celui-ci ne peut pas partir et prend ainsi du retard. Sa ligne rouge sur le graphique se déplace vers le bas.

Entre temps, le mécanicien d'Affoltern am Albis a réussi à lever le dérangement mais il est obligé maintenant d'attendre que le train croiseur soit en gare. Il poursuit sa marche avec un retard de 15 minutes. Daniela optimise sa marche afin qu'il soit ralenti le moins possible. À cette fin le train doit entrer en gare à sur la voie 1 plutôt que la 2 afin de ne pas devoir franchir d'aiguille en position déviée. Des aiguilles en position déviées signifient dans chaque cas une vitesse réduite. Un simple clic de souris suffit et les passagers présents sur le quai sont immédiatement informés du changement de voie. J'ai la possibilité d'entendre l'annonce dans un petit haut-parleur. «Information concernant la S5 en direction de Zug. La S5 en direction de Zug circule avec un retard de 15 minutes et partira de la voie 1. Un dérangement technique au train en est la cause.»

L'annonce faite par le mécanicien dans «Alea» a activé d'autres services que celui de la centrale de gestion du trafic. La gestion du personnel a dû aussi vérifier le temps de travail du mécanicien ainsi que la suite de sa prestation. Est-ce que sa pause est respectée? Est-ce qu'une prestation était planifiée directement après l'arrivée du train? Si oui, qui est en mesure de reprendre son travail? Dans le cas présent, cela n'a pas posé de problème: le mécanicien avait déjà un temps d'attente prévu sur une voie de garage. Le Centre régional des opérations de Zurich a aussi tenu compte de l'annonce et un avis a été transmis aux voyageurs par haut-parleur dans le train.

Coincitant avec la fin de notre visite, le train est finalement arrivé à sa gare de destination, Zoug. La place de travail pour Zoug se situe du reste tout à droite. Le travail des gestionnaires du trafic représente pour nous autres mécaniciens la plupart du temps une Black Box. Cette visite m'a permis pour une fois de mieux comprendre ce qui se passe à l'autre bout du fil lorsque nous sommes en communication. Et qui sait, j'aurai peut-être une fois Daniela au téléphone. Merci beaucoup pour cette visite intéressante!



Le ver est dans le PAC . . .

PAC, «processus d'amélioration continu», c'est ainsi que s'appelle le processus d'amélioration continu interne des CFF. Les idées «d'en bas» doivent pouvoir s'immiscer dans le service. Chaque collaborateur peut ainsi prendre part au succès de l'entreprise. Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



Des études montrent en outre que la satisfaction du personnel progresse lorsque tout un chacun peut s'impliquer dans la réussite de son entreprise. C'est finalement une situation win-win. Bon, assez de théorie. Ce système n'est pas totalement volontaire. Pour obtenir la certification de qualité telle que par exemple ISO 9001, le PAC est une des parties intégrantes obligatoires des normes édictées en matière de gestion de la qualité.

Dans la pratique, je vois des lacunes lourdes de conséquences dans la conduite du personnel de CFF trafic des voyageurs Operating, lacunes qui procurent plus de frustration que de plaisir.

Je suis moi-même un actif utilisateur de l'outil de rédaction des PAC, du moins je l'ai été. J'ai apporté près de cinquante propositions d'amélioration durant les 8 ans passés en tant que collaborateur des CFF, le tout avec un bilan dérisoire. En outre j'ai lu de nombreuses propositions émanant de mes collègues.

Beaucoup de bonnes propositions ne sont jamais concrétisées. Les raisons sont souvent justifiées de manière très générale telle que: «Nous n'en voyons pas l'utilité.» Mon propre exemple le plus flagrant concerne le mode Standby des IC 2000. J'avais constaté que la majorité des mécaniciens n'activait jamais ce mode durant la nuit. De la sorte, beaucoup d'énergie est gaspillée. Lors d'un concours sur l'efficacité énergétique j'ai fait parvenir une proposition qui prévoyait que les mécaniciens soient rendus attentifs sur l'existence

du mode Standby dans le descriptif de leur tour. L'idée a gagné le premier prix. C'était en 2009. Ensuite, pendant longtemps, rien ne s'est produit. J'ai donc soumis une nouvelle fois ma proposition sous la forme d'un PAC en faisant référence aux concours d'idées. La proposition a été étudiée, puis rejetée avec comme justification: les mécaniciens sont suffisamment instruits suivi de «pas d'utilité dans l'entreprise». Le hasard a voulu que cette idée soit reprise peu après sous une autre forme, par les instigateurs du concours qui était à l'origine de cette proposition. Visiblement, l'énergie ainsi économisée représente en ordre de grandeur la consommation de la ville d'Olten. Effectivement beaucoup pour un «truc sans utilité».

La deuxième catégorie représente les propositions soi-disant mises en application et qui ne sont, en réalité, jamais mises en application. Dans le centre d'entretien de Herdern, on trouve un joli local de repos équipé d'automates à nourriture. Un lavabo est aussi à disposition. Il ne manque que du savon pour pouvoir se laver les mains. Mon PAC prévoyant l'installation d'un distributeur de savon a finalement, après des mois d'attente, été traité positivement. Le seul problème est qu'il n'y a toujours pas de savon.

Le contraire existe aussi. Une de mes premières propositions était d'installer des indicateurs de chemin dans les voies afin que les mécaniciens les moins habitués avec les lieux puissent au moins s'orienter. Le projet a été refusé en faisant remarquer qu'il existait des plans de cheminement sur

Intranet. Est-ce qu'on doit dorénavant cheminer dans les voies avec le LEA ouvert? Peu après ma proposition, les premiers indicateurs de chemin ont fait leur apparition dans les voies. J'ai demandé au responsable des PAC si cela avait quelque chose à voir avec ma proposition. Il m'a répondu que oui! On a juste jugé qu'il n'était pas important de m'informer et que la moindre reconnaissance pour cette idée était superflue.

Certains collaborateurs chargés d'étudier les PAC ne sont visiblement pas capables de rejeter une proposition de manière correcte et neutre. En plus du rejet on peut malheureusement lire des commentaires insolents et inamicaux.

Il m'est arrivé une mésaventure. J'ai passé tout droit à Sulgen, à la place de m'y arrêter. Dans le calme, j'ai analysé les causes qui avaient contribué à ce que je commette cette faute. Il m'a tout de suite sauté aux yeux que la présentation dans le LEA n'était pas totalement optimale, particulièrement lorsqu'un tronçon de ralentissement «englobe» un arrêt. J'ai rédigé un certain nombre d'idées sur une possible amélioration de la présentation. Le tout sur un ton cordial, constructif et conséquent. La réponse fut la suivante:

«Si on ne consulte pas le LEA, le recours à d'autres couleurs ne changera rien à la situation. Celui qui n'est pas concentré ne consulte pas non plus son LEA. Plus de couleurs n'améliorent pas la lisibilité. C'est pour ces raisons que FG EAL rejette la proposition.»

Je me suis plaint auprès du coach PAC du caractère impertinent de la réponse. Il ne

pouvait «malheureusement rien faire», il a reçu la réponse telle quelle de FG EAL (sans savoir qui ou quoi).

Ce qui est intéressant en relation avec cette mésaventure c'est un affichage actuel qui fait état de deux trains qui ont passé tout droit au lieu de s'arrêter. Où? À Sulgen ...

Le fait que je ne sois pas le seul à être frustré par notre système de PAC peut encore être mis en évidence dans la colonne des commentaires des annonces internes. Lors d'une rétrospective relative au KAIZEN du 27 janvier, 24 commentaires ont été fournis.

Cela a débouché sur un dialogue entre divers utilisateurs du PAC et le coach principal KAIZEN, Beat Rappo. D'autres mécaniciens ont subi la même expérience que moi.

En guise de représentant pour les autres contributions, je publie ici l'extrait d'un commentaire:

«On est malheureusement tous dans la même galère. Objections émises par le personnel, surveillance ZUB fautive ou manquante, mauvaise signalisation des tronçons de ralentissement, fautes éclatantes dans le non-respect des prescriptions. Je pourrais remplir des armoires avec mes propres expériences! Fondamentalement, tout est remis en question. Je trouve que cette culture est regrettable. Si on écoutait avec plus d'attention les collaborateurs qui récoltent dans l'exercice de leur fonction toutes ces expériences incalculables, on pourrait alors renoncer à beaucoup de Workshops, discussions, frustrations et autre montées en symétrie.»

Il m'a été donné de constater le fait que le PAC peut fonctionner, lorsque j'ai eu l'occasion de documenter une annonce concernant le montage d'un signal par CFF Infra au moyen d'un petit film. Les problèmes techniques ont été abordés dans une atmosphère constructive et tout le monde a pu dire ce qu'il avait à dire sans respect d'une quelconque hiérarchie. De manière enviable, j'ai pu constater que l'auteur de la proposition pouvait prendre une part très active dans sa mise en application. J'ai donc ressenti la grande considération dont il jouissait par rapport aux autres protagonistes.

J'ai mis une pause momentanée en ce qui concerne les PAC. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le chemin des auteurs de propositions est pareillement semé d'embûches. Il s'agit de personnes qui écrivent des idées durant leur temps libre afin que l'entreprise puisse les développer. Il est clair que toutes les idées ne sont pas bonnes à concrétiser. Il est clair aussi que toutes les idées ne sont pas formulées de manière cordiale -- parfois on ressent une certaine frustration dans les PAC. Mais un peu plus d'engagement de la part de ceux qui sont chargés de les traiter ne ferait parfois pas de mal.

Interview de Beat Rappo, Headcoach KAIZEN

L'entretien a été mené par Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

LocoFolio: Le personnel des locomotives continue à se montrer insatisfait du processus des PAC. Les plaintes qui ressortent le plus souvent sont les réponses inamicales ainsi que les rejets de propositions infondées ou incompréhensibles. Êtes-vous au courant de l'existence de ces problèmes?

Beat Rappo: Oui. Ces problèmes sont connus. Les coaches sont avisés qu'ils doivent soutenir les responsables de l'étude des propositions dans la formulation de leurs réponses.

À votre avis, quelles sont les raisons qui font que le PAC a une mauvaise image?

La popularité du PAC existe mais elle tombe en raison du temps consacré à l'étude et aussi de la formulation de la réponse. Une réponse plausible orienté sur la thématique de la proposition sera mieux accueillie que «nous n'en voyons pas l'utilité».

Voyez-vous des mesures que l'on pourrait mettre en place pour améliorer la situation tendue?

Nous sommes en train d'étudier les feedback qui ont suivi les réponses. Nous nous basons sur les valeurs des CFF: «ambitieux, responsable, mobile, passionné et respectueux». Nous exigeons aussi de ceux qui évaluent les PAC le respect de ces valeurs. Les temps d'évaluation constituent aussi un problème, même si maintenant nous avons pu les réduire sensiblement.

En 2015, sur 1200 propositions, 650 ont été mises en application. Comment ces propositions sont-elles mises en valeur? Existe-t-il des primes? Et si oui, à combien se montent-elles et de quelle manière doit-on les imaginer?

Chaque mois, au moins une proposition est retenue. La prime se présente sous la forme de chèques REKA, 200.- pour chaque proposition.

Comment intervient le choix de la personne chargée d'évaluer la proposition? Comment est-on sûr que la proposition parvienne à la bonne personne?

Les personnes chargées d'évaluer les propositions sont des cadres issus de la conduite ou de la technique (PEX, CLP, chefs de filiale, chefs de projets, responsables de produits, etc.) La répartition est faite par les coaches.

Comment les mécaniciens doivent-ils se comporter lorsqu'ils pensent que leur proposition a été évaluée de manière injuste?

La première personne de contact est toujours le supérieur direct. Lorsque cela ne suffit pas, il y a toujours la possibilité de prendre contact avec le chef de filiale / d'unité. Une autre alternative est de s'adresser aussi directement au Coach PAC. **Quels aspects sont importants pour vous? Qu'est-ce que vous aimeriez communiquer au lecteur?**

Pour moi, il est important que le modèle des CFF soit vécu. Cette interview est par exemple un examen constructif et critique d'une thématique importante. Cela correspond à une des principes de conduite des CFF. Les réponses formulées suite aux propositions PAC doivent être rédigées de manière responsable et respectueuse. Les personnes chargées de fournir des explications doivent agir de manière ambitieuse, flexible et passionnée.

Cela ne représente rien de nouveau au niveau culturel pour les collaborateurs des CFF. Nous connaissons très bien les principes qui régissent notre fonctionnement. Vivons donc nos valeurs et nos principes. J'aime à penser qu'on doit servir d'exemple. **Monsieur Rappo, merci beaucoup pour cet entretien!**



Passage

Passage à la place d'un arrêt. Extrait d'un Blog de CFF trafic des voyageurs



27.04.2016

[...] Il arrive que des erreurs se produisent aussi dans un système aussi complexe que le chemin de fer. C'est malgré tout source d'irritation pour notre clientèle et apporte son lot de désagréments. Au service clientèle des CFF, chaque fois qu'un pareil événement se produit, nous recevons un certain nombre d'annonces de la part de nos clients. L'oubli d'un arrêt représente aussi quelque chose de désagréable pour le mécanicien et porte atteinte à la fierté professionnelle. Nous nous arrêtons près de 41'200 fois par jour ce qui représente près de 15 millions d'arrêts par année. Le nombre d'oublis d'arrêts entre donc dans la proportion du pour mille. Pourtant, pour notre clientèle, chaque oubli est un oubli de trop. Il faut noter aussi que les conséquences sur notre clientèle se retrouvent aussi dans les médias et portent de la sorte atteinte à l'image des chemins de fer. [...] À l'avenir, nous allons communiquer les cas une fois par mois dans l'idée de «Lessons learnt». En outre nous allons faire de grandes affiches dans les dépôts afin de rendre les collaborateurs attentifs à cette action de sensibilisation. De la sorte nous espérons nous améliorer. Des adaptations (visualisations) dans le LEA sont à l'étude. [...]

Fabian Rippstein Bornhövd
Responsable du groupe technique Qualité et Environnement*

Ça commence à bien faire. Mani Haller s'est déjà étendu sur le sujet et les instructions périodiques en ont remis une couche!! Du point de vue statistique cela touche un mécanicien tous les 10 ans. Cela suffit gentiment. Peut-être que le mécanicien était aussi distrait parce qu'il avait de quoi s'énerver avec un projet insignifiant comme par exemple LISA!

Brunner Peter

*Fabian Rippstein Bornhövd n'est pas mécanicien de locomotives et n'a jamais conduit un train sous sa propre responsabilité.

Marche à vue après un dérangement d'isolation

Le samedi soir du 20 février 2016, un train à vapeur de l'Association des vaperistes de Zurich est entré en collision avec un wagon du service de la voie qui était arrêté. À cette occasion 2 personnes ont été moyennement blessés et 14 autres légèrement. Groupe technique VSLF



Le train nostalgique se composait de l'automotrice à vapeur CZm 1/2 31 provenant du Uerikon-Bauma-Bahn et datant de 1902, ainsi que d'un wagon de voyageurs à deux essieux. Vers 23 heures, il a fait arrêt à Sihlbrugg, sur la voie 2, afin de compléter sa réserve d'eau. Après le départ de la voie 2 - 42, le train est entré en collision avec un wagon de ballast à quatre essieux qui était garé peu après le signal D42 au niveau de l'aiguille suivante, ce qui a provoqué son déraillement. Précisons que le signal de sortie était ouvert. Le tronçon de voie est télécommandé depuis la centrale d'exploitation Zürich Ost. On peut partir du principe, sans anticiper sur le rapport du SESE, que le contrôle de l'aiguille 4 avait été supprimé par un pontage au niveau de l'isolation. Le fait est que le signal D42 a pu s'ouvrir bien qu'un établissement du parcours ne soit pas possible. Cette situation s'était déjà produite lors de la collision entre le train 469 et deux épareuses le 16 août 2006 à Rheinfelden alors que l'occupation de la voie avait été libérée sans respecter la Check-list.

Les recommandations de sécurité du Service d'enquête sur les accidents SEA de trains ou de bateaux (aujourd'hui SESE),

parues le 5 février 2007, disaient entre autres: Selon PCT 300.9 chiffre 2.2.1 dans tous les cas, la première course qui doit parcourir le tronçon en dérangement doit se voir prescrire la marche à vue. [...] Jusqu'à l'introduction de solutions techniques sur le terrain «remise en état préparée» des compteurs d'essieux nous recommandons donc que le premier mouvement qui doit parcourir un tronçon après qu'une annulation de secours ait été effectuée, se voit prescrire la marche à vue.

Le VSLF exige que pour tous les tronçons dont l'état de libération n'est pas certain ou dont la libération a été effectuée par une annulation, une procédure conséquente soit appliquée sous la forme de la remise d'un ordre de «marche à vue» au premier train. Nous allons apporter cette exigence lors de la rencontre des partenaires sociaux avec le responsable de la sécurité CFF SA.

À Sihlbrugg un train direct aurait tout aussi bien pu entrer en collision avec le wagon de ballast. Dans l'intérêt de notre clientèle, nous devons pouvoir faire une confiance aveugle dans le fait qu'un signal ouvert précède dans tous les cas un parcours qui est libre.

Débat linguistique dans le tunnel de base du Gothard (TBG)

Les dés sont jetés, le tunnel de base du Gothard est bilingue – un beau cadeau pour les chemins de fer étrangers. Selon les dernières informations, la frontière linguistique du tunnel du Gothard pour le personnel roulant se situerait à l'entrée Nord. Daniel Hurter & Hubert Giger, mécaniciens de locomotive de Zurich

En février 2016, on pouvait lire dans les médias que lors d'une table ronde concernant l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire, l'OFT avait soulevé la question des nécessités linguistiques. Les exigences linguistiques demandées au personnel de loc ont ensuite été publiées dans la presse, mais sans détails concrets.

Le VSLF a alors demandé de plus amples détails à l'OFT et reçu la réponse suivante: «Monsieur Giger

Toutes les parties concernées désirent rendre l'usage du tunnel de base du Gothard aussi attrayant que possible au transport-marchandises. Cela inclut une solution viable en ce qui concerne les compétences linguistiques du personnel de locomotive. Le trajet du Gothard sera à l'avenir «bilingue» entre Arth-Goldau et Bellinzona, ce qui implique des compétences en allemand ou en italien. Selon les informations du gestionnaire de l'infrastructure, l'éventualité du bilinguisme des chefs de circulation sur le tronçon entre Arth-Goldau et Bellinzona est à l'étude. Pour ce qui est des chefs de la circulation des trains, on parle de B1 ou de B2, pour le personnel des trains d'extinction et de sauvetage, de A1. Un mot-code devrait être mis en place pour les appels d'urgence, afin d'éviter tout malentendu. Les exigences linguistiques

seront centrées sur la terminologie technique. Nous ne savons pas encore exactement à quelle date ces ajustements entreront en vigueur. Il est peu probable que ce soit fin 2016, plus sûrement fin 2017. Les ETF seront informés dès que possible quant aux exigences définitives. Cordialement, Markus Liechti »

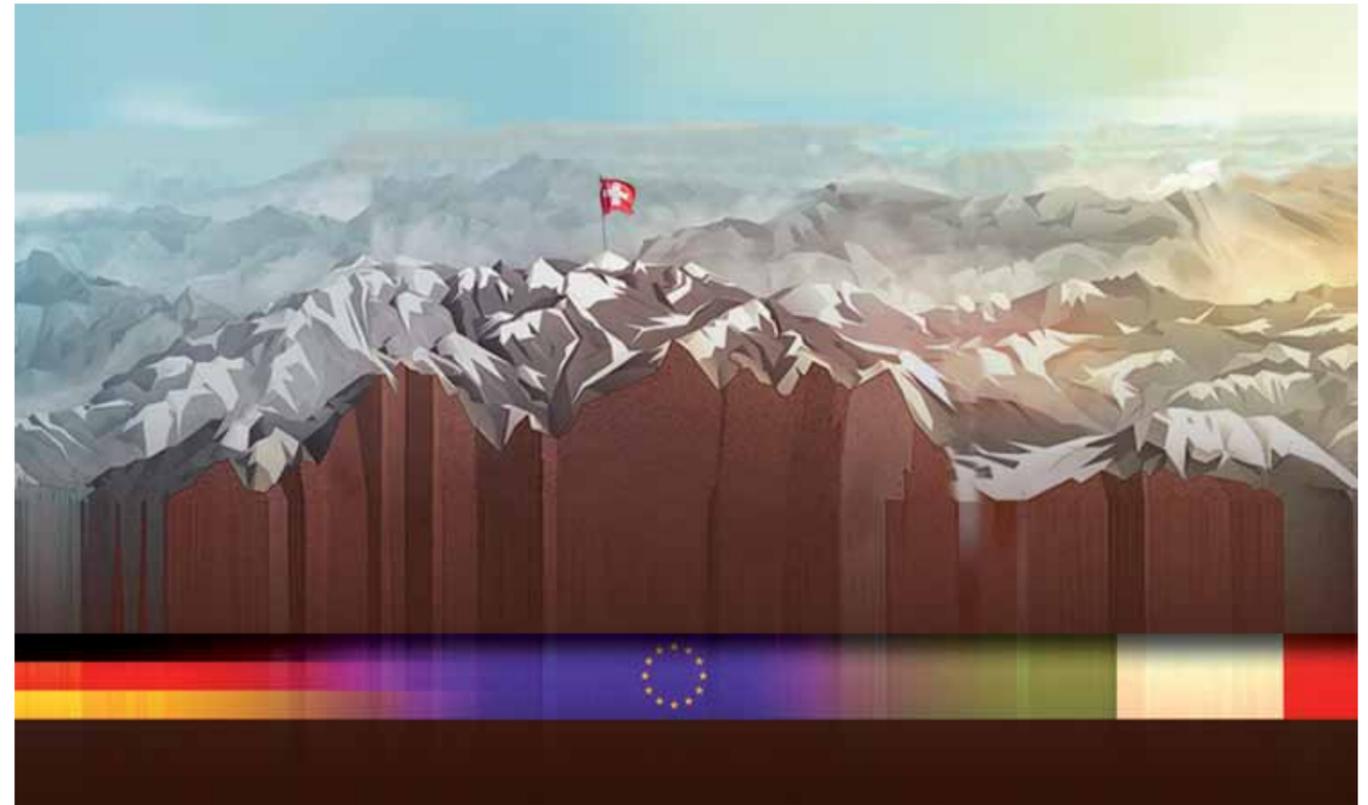
Lors d'une rencontre avec le chef Infrastructure des CFF, Rudolf Büchi, il a été précisé que les chefs de la circulation des trains du centre d'exploitation de Pollegio – responsable de la ligne Arth-Goldau-Bellinzona – étaient déjà bilingues. Comme la connexion vocale n'est généralement pas considérée comme pertinente pour la sécurité, il n'y a donc aucune raison de ne pas traverser le Gothard avec comme seules compétences linguistiques l'italien ou l'allemand. Comme mentionné, seuls les appels d'urgence au personnel roulant doivent être structurés.

Commentaire :

Hourra, enfin la voie libre aux entreprises de transport ferroviaire allemandes (ETF) jusqu'à Bellinzona San Paolo, où les ETF italiens prennent les trains en charge. Tout d'abord, la Suisse finance à elle toute seule

l'ensemble des NFLA, avec deux axes à travers les Alpes, pour finalement se retirer des opérations, car c'est plus simple. La sécurité est technocratiquement réduite à quelques phrases de commande et à une application voix dans le téléphone mobile. Et avec la langue ferroviaire universelle, l'anglais revendiqué par différents partenaires, il est tout à fait possible de traverser notre pays sans compétences linguistiques spécifiques.

Il est bien clair que la solution prévue correspond à une demande explicite des ETF cargo. Il n'est pas difficile non plus de deviner de quelle ETF exactement il s'agit. Mais maintenant, des centaines d'emplois de mécaniciens de locomotive en Suisse sont en jeu et nous, les mécaniciens de locomotive, sommes prêts à nous battre avec les ETF suisses, au travers de nos performances et de notre qualité, pour qu'ils restent chez nous. Cependant, nous nous attendons également à ce qu'au niveau des offices fédéraux, on attache à nouveau un peu plus d'importance au «Swissness» parce que, finalement, ces offices fédéraux sont principalement attachés aux intérêts de leur employeur, à savoir la Confédération suisse et ses citoyens.



Lignes de sécurité

Lignes de sécurité pour personnes malvoyantes. Groupe de communication VSLF

L'OFT et les associations de personnes malvoyantes se disputent sur les lignes de sécurité dessinées sur les quais.

Le 19 octobre, l'OFT s'est fait des ennemis puissants lorsqu'il a pris sa décision de faire retirer une partie des lignes de sécurité apposées pour les personnes malvoyantes dans la nouvelle gare de Zurich Löwenstrasse. La décision a été soutenue par la Conseillère fédérale et ministre des transports Doris Leuthard. Dans la presse dominicale du 17 janvier 2016, l'OFT expliquait qu'il avait informé les CFF que ceux-ci devaient retirer les lignes de sécurité. Pourtant, le lundi suivant, l'OFT avait déjà changé d'opinion en réaction avec la pression exercée par les associations de personnes malvoyantes, associations qui avaient intenté une action devant le tribunal administratif fédéral au début janvier. Il va de soi qu'il ne s'agit que des lignes qui balisent le chemin qui conduit des escaliers jusqu'au quai.

Le fait que le Service Public ait fait son apparition jusque dans l'émission «Late Service Public» de «Giacobbo/Müller» sur la télévision suisse alémanique nous réjouit et nous montre comment toutes les instances concernées portent un intérêt à des installations ferroviaires correctes.



Baptême à Bâle

Rudolf Gfeller, Comité centrale VSLF

Baptême de locomotive à Bâle. Qui paie commande. On ne peut pas s'enlever de l'idée que certaines divisions des CFF ont un peu honte du petit peuple.



Temps partiel

Traitement du temps partiel aux CFF. Hubert Giger, Président VSLF

Un échange de mails entre un mécanicien CFF et son supérieur. Il n'y a pas que les jeunes collègues qui demandent à travailler à temps partiel mais visiblement aussi de plus anciens employés, en raison de la trop grande charge de travail, désirent réduire leur temps de travail. Un rejet de la part de leur employeur peut provoquer des tensions internes.

«Cher xx; Comme j'en ai déjà fait la demande à plusieurs reprises, je désire réduire mon taux d'occupation le plus vite possible à 60%. Il est important que cela se fasse dans les plus brefs délais. Peux-tu, toi ou le service du personnel, me donner un délai à partir duquel je pourrai réduire mon taux d'occupation?»

Cordiales salutations, yy»

«Hello yy; J'ai déjà introduit ton souhait dans la nouvelle liste de planification du personnel et j'en ai parlé à la séance de filiale d'aujourd'hui. La réponse du chef de filiale est que cela va être possible à partir de l'automne 2017.

Meilleures salutations, xx»

Dans la revue CFF «En route» 01/2016 la possibilité de travailler à temps partiel fait l'objet d'une autre promotion:

Temps partagé, vie équilibrée?

Le temps partiel a la cote. Les CFF ne sont pas en reste et veulent proposer de plus en plus de postes à temps partiel.

En matière de temps partiel, les CFF sont des pionniers. Le groupe est l'un des quatre plus grands pourvoyeurs de postes à taux d'occupation réduits de Suisse. Depuis 2000, la promotion du temps partiel est inscrite dans sa politique du personnel.»

MUTATIONS+

Nous demandons à tous nos membres de bien vouloir informer notre service de mutations au plus vite, lors de changement de dépôt, changement d'employeur ou changement d'adresse privée. Merci beaucoup.

Martina Nydegger, Mutation VSLF

Internet: www.vslf.com > CONTACT > Contact Membres

Cantine de Winterthur

La cantine de Winterthur, c'est du passé. La démolition a commencé à la mi-janvier 2016. Rappelez-vous, autrefois il y avait une cantine pour le personnel sur chaque lieu de service d'une certaine importance qui, la plupart du temps, était ouverte très tôt jusque très tard, ainsi que le week-end. Hubert Giger, mécanicien de locomotive de Zurich

En plus des rafraîchissements et des repas, ces cantines servaient de lieu de rencontre et jouaient un rôle de cohésion important au sein des différentes professions du chemin de fer. Elles étaient également un garant de santé car, tout particulièrement dans le service irrégulier, une bonne nutrition est essentielle.

Pour le personnel de loc, il a toujours été important de savoir quelle cantine de Suisse était la meilleure. Celle d'Erstfeld était toujours parmi les leaders. Elle était ouverte jour et nuit et, même à 5 heures du matin on pouvait avoir des röstis et des œufs au plat, accompagnés d'un sourire! (La cantine existe toujours, grâce à CFF Cargo). Celles de Winterthur et de Romanshorn étaient systématiquement dans la course, elles aussi. (Celle de Romanshorn n'existe plus depuis longtemps). Dommage que la «Gesindehaus» à Winterthur, et avec elle la cantine, s'apprête maintenant à entrer dans l'histoire des chemins de fer.

Ainsi, il y a un restaurant SV de moins pour le personnel et les nombreux mécaniciens de locomotive de Thurbo et des CFF. Les CFF n'ont pas de nouvel emplacement à proposer. Selon un article de journal, le porte-parole des CFF recommande les cantines de la Poste et de Swisscom, même si la Poste et Swisscom n'ont aucune cantine à proximité de la gare. Les alternatives proposées, avec des heures d'ouverture de 11 heures 30 à 13 heures 30, à 700 mètres de marche de la gare, ne peuvent être une solution viable puisque, pour manger, nous n'avons que des pauses de 20 minutes aux heures les plus improbables. Vive le Brezelkönig!



Procès-verbal de la Commission du personnel PeKo CFF du 25 janvier 2016 :

Restauration du personnel: à Winterthur, un arrangement a été négocié avec le restaurant Pionier, géré par ZFV. Dès à présent et sur présentation de leur badge CFF, les employés (sans les salariés des filiales) bénéficieront des prix subventionnés par les CFF. [...]

Le café-bar est ouvert en semaine de 7 heures à 15 heures 30. Le restaurant, de 11 heures 30 à 13 heures 30. Apéros et événements sur demande.

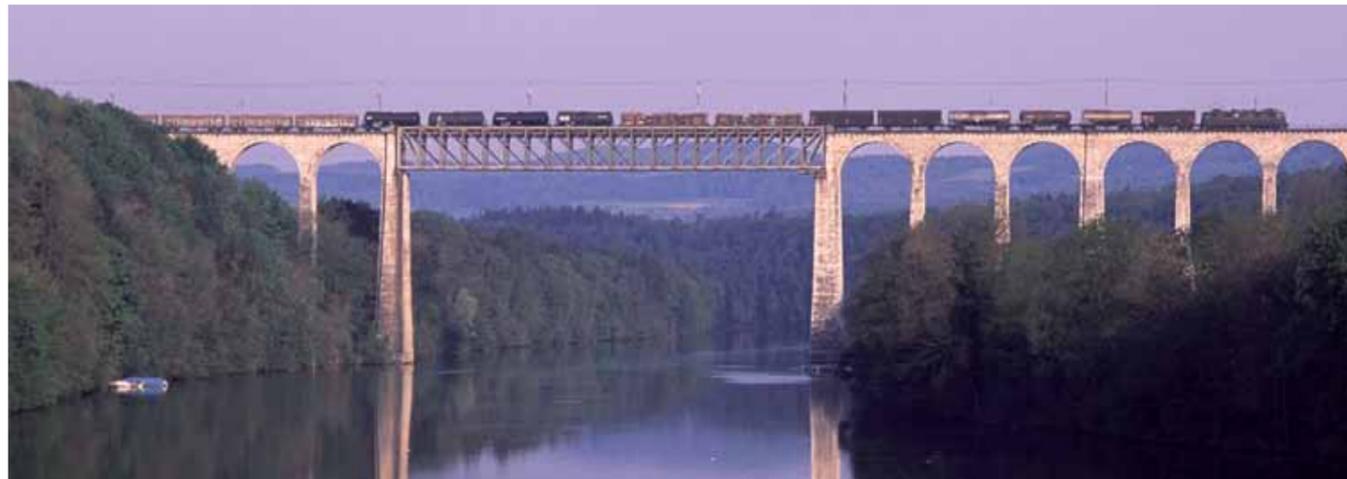
Bruno Nauer, employé de Rail Clean à la gare de Winterthur, parle dans sa brochure «Brennpunkt HB Winterthur» publiée début 2015 de l'atmosphère familiale qu'il ressentait et appréciait au restaurant.

www.satzform.ch/shop

Brochure de 134 pages, faite à la main avec amour, comportant de nombreuses photos intéressantes.



Le départ de la cheffe du personnel des locomotives et la reprise par intérim du mandat par Martin De Fusco ont permis d'entreprendre enfin la résolution de problèmes qui avaient toujours été repoussés depuis de nombreuses années au sein de G-PN. *Philipp Maurer, Comité centrale VSLF*



On a pu discuter de manière ouverte au sujet de violations des BAR, de la CCT et partiellement de la LDT et certaines situations ont pu être résolues. Les problèmes accumulés étaient si nombreux que seule une petite partie a pu être entreprise.

Nous remercions Martin pour son engagement infatigable et pour la première prise en considération de la part d'un chef du personnel des locomotives du fait que les conventions doivent aussi être respectées par l'employeur.

Lorsque cette édition du LocoFolio paraîtra, le nouveau chef du personnel des locomotives aura déjà commencé son mandat. Le VSLF félicite Bernhard Nussbaumer pour son élection. Nous nous réjouissons de pouvoir continuer une collaboration fructueuse. Les vieilles casseroles de l'ère Klarer/Brillo sont encore assez nombreuses.

Mais un certain nombre d'exigences nous attendent:

L'ouverture partielle du tunnel de base du Gothard à mi 2016 va apporter un certain nombre de changements dans certains dépôts. Cela nous laisse apercevoir un léger avant-goût du changement d'horaire 2016/2017. Le changement d'horaire 2016/2017 n'apporte pas seulement l'ouverture complète du tunnel de base du Gothard mais la refonte complète du système de transport par wagons isolés de CFF Cargo, un repositionnement du trafic postal et du trafic Express et, sous toute vraisemblance, l'introduction du nouvel outil de répartition «Caros», tant attendu, en 2017.

Tous ces projets auront une influence sur les collaborateurs de la production! La

réorientation du trafic par wagons isolés représente le plus grand changement dans le trafic ferroviaire des marchandises nationales depuis le retrait des CFF de l'activité Cargo-domicile en 1996. La mise en place d'une distribution en trois vagues (trois vagues circulent trois fois par jour des gares de triage, aller et retour) devrait permettre à la clientèle d'être mieux reliée au réseau des wagons de marchandises nationales. Selon les plans, les prestations qui se déroulent actuellement majoritairement la nuit devraient se déplacer partiellement en fin de matinée et en début de soirée.

Le réseau Express devrait aussi vivre de grands changements avec la fermeture des gares de Zürich Mülligen et de Däniken. À titre de nouveauté les wagons qui étaient traités dans ces deux gares seront triés et les trains seront formés dans les grandes gares de triage. Un ou deux nœuds stratégiques à proximité de la clientèle seront éventuellement créés.

En outre les thèmes suivants nous occupent encore actuellement (histoires sans fin):

- Contrôle des salaires des jeunes mécaniciens en comparaison avec les années de service de chacun
- Développement des BAR Cargo
- Report correct des temps de travail annuels par les LLP (pas toujours au point)
- Flux d'informations inutiles sur les moyens de travail électroniques
- Climatisme et propreté des locomotives
- Structure dirigeante et orientation de la conduite du personnel des locomotives
- Reconnaissance de la valeur des collaborateurs par l'entreprise / satisfaction du personnel

- Problématique des examens périodiques (L'EP de CFF Cargo est de loin le plus difficile et le plus exigeant en temps de toute la Suisse. Cela n'est ni en rapport avec le salaire ni avec la formation dispensée. Les processus actuels de travail ne sont pas pris en considération.)

CFF Cargo International

Les temps sont durs, aussi chez CFF Cargo International. Les collaborateurs continuent à être fortement touchés par les mesures relatives à l'Euro. En outre, la direction, comme née du dernier carnaval, a décidé d'impliquer massivement les collaborateurs l'année dernière dans les mesures d'assainissement de la caisse de pension. C'est un gros morceau et cela provoque des inquiétudes et du découragement auprès des collaborateurs vis à vis de certains processus au sein de CFF Cargo International: cela ressemble plutôt à un jeu de chaises musicales qu'à une réelle stratégie.

Le fait suivant semble aussi confirmer cette situation: les décomptes de temps de travail ne sont pas tenus correctement (nous espérons qu'à la parution du LocoFolio, cette affaire pourra être enterrée définitivement); les mécaniciens fraîchement engagés ne sont toujours pas incorporés et doivent vivre au jour le jour, contrairement à ce que prévoit la LDT; au sein des plages salariales, de grandes différences sont aussi visibles (certains jeunes dépassent des collègues plus anciens en service) – cela met clairement en danger le système salarial que nous avons élaboré en collaboration et cela favorise l'insatisfaction au sein des catégories professionnelles. ➤

C'est la constatation que j'ai dû faire déjà par deux fois depuis mon changement d'affectation au Zentralbahn intervenu il y a quatre ans. *Christina Engler, mécanicienne Zentralbahn*



Selon l'actuelle CCT du ZB le droit de disposer à des congés de formation est réglé de la manière suivante (Extrait de la CCT 2013-2016, 5. Annexe concernant les congés):

«2 Congés payés. Sans droit aux vacances, les congés suivants sont accordés ...

i) Syndicats du personnel: Cours de formation: doivent être accordés par la direction (5 jours de travail en deux ans, accord possible durant les jours ouvrables).»

Bien, bien pensai-je il y a trois ans lorsque dans le cadre de mon activité en tant que caissière de la section de Bâle j'ai été mandatée par le VSLF pour suivre un cours de gestion organisé par ce même syndicat. Je me suis rendue avec ma confirmation de cours au siège de mon employeur à Stansstad afin de valider mon congé auprès du responsable HR. Celui-ci m'informa sur le formulaire à utiliser afin de valider ma demande et m'assura oralement que cela ne poserait pas de problèmes. Lorsque quelques semaines plus tard j'ai reçu le refus de mon congé de formation, j'ai été très étonnée. Surtout en raison de la justification: «pas utile au ZB.» Impressionnée,

j'ai recherché l'article dans la CCT qui prévoyait qu'un cours de formation proposé par un syndicat du personnel devait procurer un quelconque avantage au ZB. Je cherche encore aujourd'hui ... Mon chef de team m'a demandé si je pouvais vivre avec cette décision. L'estomac noué j'ai acquiescé mais je lui ai dit que lorsque je devrai passer mon prochain examen périodique je me rendrais au cours de préparation organisé par le VSLF et que j'attendais son soutien concernant ce cours de perfectionnement. Il me l'a assuré.

Maintenant nous y sommes. Cet automne je dois passer mon examen périodique et je me suis inscrite au séminaire PCT sans le module ETCS qui devait se dérouler en avril et j'ai déposé une demande de congé. Et à nouveau, celle-ci a été refusée avec comme explication que ce cours de formation représentait un trop grande charge pour les CFF, que nous n'avons pas d'ETCS et que le ZB propose de tels cours de formation.. Je suis devenue alors très amère et j'ai écrit un mail au responsable HR, mail dans lequel j'accusais le ZB de violation de la CCT et dans lequel je lui demandais de me fournir une liste de cours autorisés par

le ZB à l'intention des mécaniciens. Dans le cas où il n'existait aucun cours cet article de la CCT n'avait aucun sens pour les mécaniciens. En guise de réponse, je n'ai pas reçu de liste mais une allégation que les octrois étaient accordés au cas par cas par la direction de l'entreprise. J'en ai pris bonne note. Une lettre émanant de notre président central Hubert Giger n'a pas eu plus de succès puisque le VSLF n'est pas un partenaire social reconnu par le ZB.

Il y a trois semaines, j'ai appris que deux collègues s'étaient vu accorder un congé pour suivre le cours «Politique live – Visite du Palais fédéral» sans autre condition. À préciser que le cours était proposé par Movendo et que les deux collègues sont membres du SEV. Cette révélation me fait dire que je dois partir gentiment du fait que le refus de mes congés pour les deux cours de formations était délibéré et que la décision a été prise de manière incompréhensible à mon égard. On serait même tenté de penser que la décision dans l'octroi ou non d'un congé dépend non seulement de celui qui dépose la demande mais aussi que son appartenance syndicale joue un certain rôle ? ➤



Fourniture de matériel roulant Voralpen-Express 2020

Chaque heure, un IR circule entre Lucerne et St-Gall sous la désignation Voralpen-Express (VAE). Depuis décembre 2013, les compositions circulent avec une automotrice en tête et en queue. Dans les cas normaux, les compositions tractées par des locomotives sont composées de 7 voitures et les trains tractés par des automotrices contiennent 6 voitures intermédiaires. L'autorisation exceptionnelle de circuler pour ces véhicules échoit à fin 2019. Comme les mesures pour la poursuite de l'exploitation ont été estimées à la hausse de manière démesurée, il faut impérativement trouver une solution de remplacement pour le changement d'horaire 2019/2020.

Dans le cadre de l'étude du concept VAE 2020 il s'est agi en premier lieu de déterminer s'il y avait lieu d'engager des véhicules à un ou à deux niveaux. Du point de vue de l'exploitation, le fait que les compositions du VAE et celles du S-Bahn soient compatibles serait un avantage. Cette situation de base implique une compatibilité sans restriction entre les différents types de véhicules engagés. Des véhicules de la même ligne de production sont les plus grands garants de cette compatibilité. Il est même envisagé de se procurer des véhicules supplémentaires simultanément avec les trains du VAE afin de pouvoir les utiliser tant comme renfort pour le S-Bahn que pour le VAE. Le choix des véhicules suivants ressort de ces réflexions:

Type 1:

Train automoteur électrique à un étage avec plancher surbaissé pour l'engagement en tant que VAE 2020 avec 360 à 400 places assises et une longueur d'environ 150 mètres. Nombres de véhicules commandés: 6 avec une option pour 10 véhicules supplémentaires

Type 2:

Train automoteur électrique à un seul niveau avec plancher surbaissé pour l'engagement dans le cadre du S-Bahn et comme renfort pour le VAE 2020 fournissant une capacité de 180 places assises et une longueur de 75 mètres

Nombre de véhicules commandés: 5 avec option pour 20 compositions supplémentaires

Afin de prévenir une extension de l'offre ultérieure et de pouvoir réagir au plus vite, la commande contient un troisième type de véhicule. En cas de besoin les options choisies peuvent être activées sans lancer de nouvelle soumission.

Type 3:

Train automoteur électrique à un niveau et à plancher surbaissé pour l'engagement dans le cadre du S-Bahn avec une capacité de 260 places assises et une longueur de 100 à 120 mètres

Nombre de véhicules prévus: 6, avec une option sur 10 véhicules supplémentaires

Afin d'exclure autant que possible des recours par voie juridique et de garantir tant au SOB qu'au fournisseur une légitimité au niveau légal, on a appliqué au plus près les lignes directrices et les ordonnances lors de la mise au concours. Ce processus a nécessité beaucoup de travail et s'est fait avec la collaboration de spécialistes techniques tant internes à l'entreprise qu'externes.

Plan des échéances en fonction de la situation d'avril 2016:

- septembre 2015: mise au concours
- mi-janvier 2016: délai de rentrée des offres
- début 2016: processus d'évaluation
- mi 2016: remise des contrats aux fournisseurs
- automne 2018: remise du premier véhicule par l'usine (caisse)
- 2e trimestre 2019: remise du premier véhicule (complet)
- mi 2019: chaque mois, un à 2 véhicules seront pris en charge
- décembre 2019: mise en service complète de VAE 2020

Dans la prochaine édition du LocoFolio, nous serons en mesure de fournir des informations plus détaillées sur les fournisseurs et sur les différents types de véhicules.

Caisse de pension

L'automne dernier, le conseil fédéral a décidé d'abaisser le taux rémunérateur minimal fixé par la constitution fédérale de 1.75% à 1.25% en raison des faibles rende-

ments sur les marchés financiers. Selon le règlement de la fondation de prévoyance Symova le capital assuré obligatoire est soumis au taux minimal d'intérêts. C'est pourquoi on doit s'attendre à des prestations sous forme de rentes plus basses qu'actuellement.

Dans la pratique actuelle des taux, il est devenu très difficile d'obtenir des rendements suffisants dans les fonds de placement. Afin de parvenir à remplir ses futures obligations financières, le conseil de fondation a décidé, ce printemps comment et dans quelle mesure il va devoir réduire le taux technique et de ce fait le taux de conversion qui lui est lié à partir du premier janvier 2018.

En 2015, la fondation de prévoyance Symova avait atteint une performance qui dépassait légèrement les 2,1%. Le rendement est situé au-dessus de la moyenne des caisses de pension suisses.

Nouveau système salarial

Depuis 2014, le SOB est en discussions avec les partenaires sociaux et travaille à l'introduction d'un nouveau système salarial. À la mi-septembre 2015, un premier projet de système salarial était disponible, projet considéré par les syndicats comme une base pour de nouvelles négociations. Dans ce but quatre dates de négociations avaient été déterminées durant les mois d'octobre et de novembre 2015. C'est donc avec autant de surprise qu'avant la première ronde de négociations, la direction de l'entreprise nous a communiqué que du côté du SOB on ne souhaitait plus négocier le système salarial avec nous. Il ne nous restait que le projet de septembre avec comme option de l'accepter ou de le refuser. La conséquence logique est que la communauté de négociation a dû accepter la proposition existante du système salarial qui était encore en chantier. Il reste encore à définir quelques critères et leur mode d'application tout en insistant pour que ceux-ci soient respectés pour que le nouveau système salarial voit le jour.

De manière réjouissante, le SOB nous a fait part à la fin 2015 de sa disponibilité à reprendre les discussions en nous proposant des dates. Au début 2016, certaines problématiques ont été abordées dans le cadre de groupes de travail composés de représentants du SOB et des partenaires sociaux. Des solutions ont été recherchées, solutions qui soient acceptables pour

les deux parties. Il ne reste dans les prochaines rondes de négociations qu'à apla- nir les divergences existantes et à rédiger des lignes directrices valables pour tous les protagonistes.

Échec des négociations salariales en 2016

Comme l'introduction du nouveau système salarial, auquel la communauté de négociations n'avait pas pu donner son aval, était couplé avec l'offre salariale pour 2016, il n'y a pas eu d'entente et le SOB a fait les propositions suivantes:

- Jusqu'à fin 2016, le SOB finance aussi la part de l'employé qui se monte à 0,71% de la contribution de splitting de la caisse de pension en plus de sa contribution normale de 0,71%.
- Les augmentations automatiques des salaires du personnel roulant sont garanties, conformément à la CCT.
- La garantie des indemnités auprès de la caisse de pension sera mise en vigueur.

La garantie de la prise en charge de la totalité de la somme de splitting par le SOB permet ainsi de renoncer à augmenter les déductions en vue de la recapitalisation de la caisse de pension. La masse salariale a donc été augmentée au total de près de 1%. Comme il l'avait déjà fait avant la fin de l'année, le SOB a de plus capitalisé une certaine somme à l'intention des collaborateurs en prévision d'adapter les salaires de ceux qui sont employés au-dessous des sa-

lares nouvellement définis par le marché. Le rejet du nouveau système salarial a ce pendant comme conséquence que l'argent qui avait été mis à disposition est simplement retenu. La raison qui explique pourquoi le SOB effectue la correction d'une erreur qu'il reconnaît de lui-même dans le sens où il emploie délibérément des forces de travail au-dessous des salaires pratiqués usuellement par la branche en relation avec le nouveau système salarial, laisse la porte ouverte à toutes les spéculations. Les salaires du marché s'obtiennent par une comparaison au sein de la branche et sont indépendants des systèmes salariaux.

Selon la CCT SOB Art. 2.2 la paix du travail est compromise lorsqu'aucune entente n'est possible lors des négociations salariales. Le SOB justifie son avis sur le fait que les conditions de remise en question de la paix du travail ne sont pas réunies par deux avis de droit. La CCT SOB Art. 2.4 prévoit que lorsqu'il n'y a pas d'entente possible en présence de divergences d'opinions ou d'interprétation de la CCT, il y a lieu de saisir le tribunal arbitral. La poursuite de la procédure est du ressort des comités directeurs des différents partenaires sociaux.

Situation du personnel

Sur douze aspirants qui avaient commencé leur formation le 1er mars 2015, neuf

ont réussi l'examen final avec succès. En outre, le 1er mai, deux jeunes collègues qui étaient employés par les CFF ont commencé leur activité au SOB. Cela permet d'affirmer que la balance du personnel est équilibrée, du moins si l'on considère la situation du point de vue mathématique. La prochaine classe, composée de 8 à 10 aspirants, commencera la formation de base le 1er octobre 2016. Des séances d'informations ont été organisées dans le bassin de recrutement afin de découvrir des candidats potentiels.

La moyenne d'âge des mécaniciens de locomotive du SOB va poser de sérieux problèmes aux responsables du SOB si ceux-ci veulent continuer, à l'avenir, à maîtriser le trafic de manière fiable. Qu'elle soit causée par des absences de longue durée en raison d'accident ou de maladie, la situation du personnel est toujours très tendue. Le nombre de jours de congé à reprendre pour le personnel des locomotives a entre-temps atteint l'équivalent de 23 personnes par an. Circonstance aggravante, sur les 140 mécaniciens de catégorie B, près de 20 ont fait valoir le désir de prendre leur retraite dans les six prochaines années. Parallèlement, selon la planification actuelle, le nombre de mécaniciens nécessaire devrait être augmenté de 20 personnes. On arrive, de la sorte à un besoin de 40 nouveaux mécaniciens de locomotives durant les 6 années à venir.





Actuellement, il se passe quelque chose chez Thurbo. Je me contente ici de développer deux thèmes importants puisque d'autres thèmes sont déjà abordés à d'autres endroits de cette édition.

Tribunal arbitral « en application du système salarial Thurbo »

Le 15 mars 2016, le tribunal arbitral Thurbo s'est réuni pour une deuxième séance de négociations. En lieu et place d'un verdict prononcé par le tribunal, le défendeur (Thurbo) et les plaignants (SEV/VSLF) se sont entendus pour l'arrangement suivant:

- Les deux parties s'entendent unanimement sur le fait que le défendeur (Thurbo) n'a pas le droit légitime de transgresser les plages salariales de ses collaborateurs durant un délai déterminé. Le défendeur est en outre obligé d'atteindre les objectifs fixés chaque fois que cela sera possible.
- Les parties sont tenues de déterminer, durant les trois mois qui suivent la clôture de la présente action juridique, d'un lieu au sein duquel le défendeur et les plaignants (SEV/VSLF), respectivement les autres partenaires sociaux pourront être orientés sur les différences entre les objectifs définis et la situation effective du système salarial ainsi que sur les raisons qui justifient le manque, respectivement la différence au niveau de l'alimentation financière.
- Les parties sont tenues ensuite de mettre les déterminations respectives en application, chaque année dans le cadre des négociations salariales.
- Les parties s'entendent à l'unanimité pour que les bénéfices de mutation dégagés soient dorénavant utilisés exclusivement pour financer la progression salariale du personnel. Les bénéfices de mutations se-

ront calculés sans déductions pour le recrutement du personnel etc.

- Le défendeur est tenu d'estimer les bénéfices de mutation annuel et d'en informer les plaignants, respectivement les partenaires sociaux, chaque fois au plus tard 20 jours avant les négociations salariales annuelles.

Nous avons dû constater, avec une certaine déception, que le tribunal arbitral n'avait pas prononcé d'avis de droit sur le non-respect des plages salariales dans un délai donné comme la CCT le prévoyait. Les chiffres annuels qui sont fixés dans la CCT ont par contre été définis comme objectif, et sont tenus d'être respectés chaque fois qu'il est possible de le faire.

En outre, le tribunal arbitral Thurbo a obligé les partenaires sociaux à effectuer une estimation des bénéfices de mutation (sans les frais de recrutement) pour l'année à venir chaque fois, avant les négociations salariales annuelles. Ce montant sera, à l'avenir, dédié exclusivement au financement de la progression salariale du personnel. Thurbo informera dorénavant les partenaires sociaux chaque année dans le cadre des négociations salariales de la situation dans laquelle elle se trouve en matière de respect de la progression salariale comme prévu par la CCT. De la sorte il sera possible de voir combien de moyens financiers n'ont pas été injectés dans la progression salariale ces dernières années. L'introduction d'une plus grande transparence permettra aux partenaires sociaux de discuter de manière plus constructive avec Thurbo, sur le moyen de rattraper les retards en matière de progression salariale et de définir comment les objectifs contenus dans la CCT «lorsque c'est possible» peuvent être atteints.

Négociations CCT chapitre 7 et 8

Peu après que l'introduction de la 5ème semaine de vacances, durant le printemps 2015 n'ait échoué en raison de la décision des membres du SEV, SEV Thurbo a demandé de nouvelles discussions sur la CCT. Le VSLF et transfair ont aussi participé à ces discussions.

Après 6 séances plutôt ardues, Thurbo et les trois syndicats représentant le personnel se sont mis d'accord sur les valeurs fondamentales suivantes, valeurs sur lesquelles les membres du SEV de transfair et du VSLF auront à se prononcer au moment où ce numéro du LocoFolio sera imprimé. Valeurs de base des articles remaniés 7 et 8 de la CCT Thurbo

- Introduction d'une semaine de vacances supplémentaire.
- Un jour de vacances sera comptabilisé dorénavant 492 minutes (au lieu des 468 min jusqu'à présent).
- Le temps de travail annuel normal (N-JAZ) est porté de 1950 heures à 2000 heures.
- 49 heures de temps bonifié sont ainsi obtenues en allongeant la durée du jour de vacances ainsi que l'introduction de la 5ème semaine de vacances.
- Hausse générale des salaires de 0,1% pour compenser l'augmentation d'une heure du temps de travail annuel.
- Établissement de valeurs limites à respecter de manière obligatoire en ce qui concerne le temps de travail supplémentaire par année civile et dans le solde général.
- Instauration d'un compte d'épargne de temps séparé, sans que l'entreprise puisse y avoir accès et proposant divers moyens d'en disposer pour le collaborateur.
- Prolongation du congé de paternité qui passe de 2 à 10 jours.
- Prolongation du congé de maternité qui passe de 4 mois à 18 semaines.

Le VSLF a recommandé à ses membres d'accepter ces modifications, car elles apportent un certain nombre d'améliorations pour le personnel. La question de «la réduction à froid» des temps de travail effectués et des valeurs limites reste cependant à éclaircir. Tous les collaborateurs auront une semaine de vacances en plus (en échange de moins de jours de congé), semaine de vacances qui pourra aussi être prise en jours isolés sur demande.

Je vois ce que tu ne vois pas . . .

Les tronçons de ralentissement ne sont pas tout à fait insignifiants pour les mécaniciens. Ainsi cela joue un rôle non négligeable si on roule à 140 km/h plutôt qu'à 50 sur une voie éclissée. Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

Les tronçons de ralentissement sont signalés par une signalisation correspondante. Le signal avancé est muni de deux feux clignotants orange, le signal principal d'un seul et le signal de fin, d'un feu vert. «Les lampes clignotent la nuit», figure dans les prescriptions de circulation. La nuit, ce n'est donc pas un problème de reconnaître

les tronçons de ralentissement. Le jour, cependant, par mauvais temps par exemple, c'est un vrai défi. Les signaux se distinguent parfois à peine de l'arrière-plan et on ne les reconnaît que peu avant de devoir les franchir. Auparavant, les signaux clignotaient aussi parfois la journée, mais actuellement la nouvelle génération de si-

gnaux est équipée de détecteurs de luminosité. Voyons cela sous le côté ludique. Cela représente une mesure contre la monotonie qui peut parfois nous atteindre. En fonction de notre humeur nous pouvons ainsi jouer un petit tour de « Je vois ce que tu ne peux pas voir » ou « laisse-toi surprendre » ...

2.3.4 Langsamfahrtsignale
Die Lampen blinken bei Nacht. Die Aufstellung entspricht der Beilage 1.

	Begriff Vorsignal Langsamfahrstelle	Die angegebene Zahl x10 zeigt die ab dem Anfangssignal höchstzulässige Geschwindigkeit an
	Begriff Anfangssignal Langsamfahrstelle	Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit
	Begriff Endsignal Langsamfahrstelle	Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist

Beziehung zu andern Signalen

- Es folgt ein Anfangssignal. Es kann ein Aufhebungssignal folgen
- Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Vorsignal
- Es geht ein Anfangssignal voraus

Jugement concernant l'accident de train en Argentine

NZZ Online 30.12.2015, de Tjerk Brühwiller, São Paulo. *Commentaire de Hubert Giger, président VSLF*

Les victimes

Le désastre de 2012 à la gare Once de Buenos Aires, qui avait provoqué 51 morts, aurait pu être évité. Malheureusement, la sécurité était une affaire juteuse.

Le 22 février 2012, à la gare Once de Buenos

Aires, un train de banlieue avec quelques 1200 passagers à bord a percuté un butoir de fin de voie et entraîné la mort de 51 personnes – des jeunes pour la plupart – et fait près de 800 blessés. C'est avec satisfaction que les proches des victimes ont pris connaissance du jugement rendu mardi



contre les responsables de la tragédie. nombre d'anciens membres de la direction de TBA ont également été condamnés. En outre, le tribunal a condamné les deux anciens ministres des transports du gouvernement Kirchner, Ricardo Jaime et Pablo Schiavi, respectivement à 6 et 8 ans et a ordonné une enquête à l'encontre de l'ancien ministre de la Planification, Julio De Vido. Il est possible que les jugements, dont la justification détaillée suivra en mars, fassent ensuite l'objet d'un recours auprès de la Cour suprême.

Encaisser au lieu d'investir

Cette satisfaction est principalement due au fait que le jugement ne se borne pas au mécanicien de locomotive entré trop rapidement en gare. Il n'était pas responsable des freins défectueux de son train, ni du fait qu'aucun système d'avertissement ne lui ait signalé la vitesse excessive et que les wagons rouillés, dans une collision à une vitesse de seulement 20 km/h, se soient encastrés jusqu'à 6 mètres les uns dans les autres. Le mécanicien a été puni d'une peine d'emprisonnement de trois ans et demi.

Le tribunal s'est montré plus dur avec les vrais responsables: c'est-à-dire les administrateurs de la société gestionnaire responsable de l'entretien et de la sécurité des chemins de fer et les fonctionnaires du gouvernement d'alors qui auraient dû les contrôler. Les deux parties ont non seulement négligé leurs fonctions, mais délibérément profité de ces négligences. Au lieu d'investir les subventions accordées par l'État dans l'entretien du réseau ferroviaire et du matériel roulant, ils ont détourné d'énormes sommes avec des contrats fictifs. L'argent affluait non seulement dans les poches des concessionnaires, mais aussi dans celles des fonctionnaires et des politiciens qui étaient au courant de cette corruption et ont sciemment fermé leurs yeux.

Le tribunal a condamné le président de la société Cometrans, Sergio Cirigliano, à 9 ans de prison. Cometrans était le propriétaire de la société Trenes de Buenos Aires (TBA), qui détenait la concession pour l'exploitation de la ligne concernée. Un certain

Les hommes de confiance de Kirchner

Avec environ quatre milliards de passagers par an, le réseau de chemin de fer de la région de Buenos Aires est le plus grand système ferroviaire d'Amérique du Sud. Dans les années 1990, il a été largement privatisé dans l'espoir que cela encourage des investissements dans l'infrastructure. Malheureusement, la plupart des contrats de concession n'ont pas été liés à l'investissement. Au lieu de cela, les gestionnaires ont reçu des subventions du gouvernement pour l'entretien, ce qui a ouvert les portes à la corruption.

(...)

Hubert Giger, président VSLF

Comparaisons avec la catastrophe ferroviaire de Saint-Jacques de Compostelle

Comme pour la catastrophe de la gare Once de Buenos Aires, on se demande comment, dans la ville espagnole de Saint-Jacques de Compostelle, le 24 juillet 2013, un train à grande vitesse a pu rouler à 179 km/h dans un virage limité à 80 km/h, sans être stoppé par un dispositif de sécurité. Cet accident a fait 79 morts et 140 blessés. Il s'agissait d'un train de la série

RENFE 730, construit en 2012, et la ligne avait été mise en service moins de 2 ans auparavant. La locomotive et la ligne étaient évidemment équipées de l'ETCS qui, semble-t-il, ne fonctionnait pas.

Lors de son interrogatoire, le mécanicien a révélé que de son point de vue, la signalisation dans ce virage était insuffisante et a déclaré: «Il y a eu des mises en garde prévenant qu'un jour quelque chose comme ça pourrait arriver.» Cet avis est partagé par les syndicats et les autres mécaniciens de locomotive, mais il a été rejeté par le ministre des Transports espagnol, Ana Pastor.

Le syndicat espagnol des mécaniciens de locomotive Semaf a soutenu le mécanicien. Si le système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS avait fonctionné, la catastrophe aurait pu être évitée. Comme le système ERTMS/ETCS ne marchait pas, c'est le système espagnol ASFA – similaire au système suisse Integra-Signum – qui était utilisé, lequel ne comporte pas de dispositif de sécurité suffisant pour les vitesses pratiquées.

En septembre 2013, un juge a entamé une procédure contre Gonzalo Ferre, président du gestionnaire de réseau ferroviaire, Adif, et contre ses deux prédécesseurs. Les trois hommes appartiennent à un groupe de 30 cadres supérieurs de Adif – certains encore en fonction, d'autres non – accusés «d'inaction grave» en ce qui concerne la sécurité du trafic ferroviaire (situation de décembre 2013).

Au printemps 2014, on enquêtait sur onze autres employés du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Adif, parce que la ligne n'était pas aménagée avec des systèmes de sécurité appropriés à la vitesse du trajet.

Est-ce que les mécaniciens de locomotive n'auraient pas dû refuser de conduire à de telles vitesses sans les équipements de sécurité nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité? Il y va également du devoir des syndicats de mécaniciens de locomotive de signaler, encore et toujours, les déficits de la sécurité. En Argentine, en Espagne et dans d'autres pays, les priorités de l'infrastructure, des ETF, des fonctionnaires et des ministres ne vont pas à la sécurité en premier lieu.

Dans ce genre de cas, nous sommes prêts à désigner les responsables, ce que nous pouvons prouver. ➔

Aeropers

Si on regarde un peu plus loin que le bout de notre nez, on se rend rapidement compte que d'autres collaborateurs actifs au sein d'autres entreprises de transport sont confrontés à des problèmes que nous finissons par trop bien connaître. Un extrait de l'éditorial de «Rundschau» nous en donne un bref aperçu. *Jürg Ledermann, rédacteur de Rundschau Aeropers, Captain A330/340*



«Nous sommes surpris, tant par les moyens prévus pour l'introduction de nos nouvelles procédures que par le contenu de celles-ci», écrit Janos Fazekas avec légitimité. Dans son texte, il commente le cheminement choisi ainsi que la philosophie générale qui, pas à pas a permis de mettre sur pied les directives concrètes qui doivent nous guider dans la desservance de l'avion. Le fait que ces derniers temps quelques modifications ont été introduites n'est passé inaperçu pour personne. La dimension du changement de philosophie est à ce point reconnaissable dans le sens où, d'un jour à l'autre, des principes fondamentaux auxquels je devais tenir dur comme fer depuis ma formation que j'ai effectuée il y a plus de 25 ans ont changé de cap de 180 degrés. J'ai cherché dans les bulletins d'accompagnement et dans les différents topics si je pouvais trouver des informations de base afin de comprendre le changement de philosophie. À chacune de mes demandes, la réponse, toujours la

même en l'absence d'arguments, était «Airbus veut que nous fassions comme ça!» Des nouvelles prescriptions peuvent souvent être introduites. Mais le choix de la méthode d'introduction détermine de la réussite ou de l'échec de leur application. À quel point un employeur va respecter des prescriptions dont il ne connaît pas le sens et constate que les questions du sens n'ont aucune priorité? À quel point l'employé va-t-il accorder de l'importance à la collaboration avec d'autres teams lorsqu'il constate que dans les échelons de la hiérarchie ces thèmes ne bénéficient d'aucune priorité? Et finalement: À quel point un employé va-t-il s'engager lorsque son employeur finira, après de nombreuses protestations, par engager quelques moyens pour lui fournir un cours de perfectionnement adéquat?

Dès que de telles questions apparaissent, les cloches d'alarmes devraient retentir. Car d'un côté, l'introduction des nouvelles prescriptions est fortement mise en danger. À la

place d'encourager la conformité on ouvre la porte de la complaisance un peu plus. D'un autre côté, la légitimité de l'équipe dirigeante est aussi remise en question, lorsqu'on constate que pour un projet de cet ordre de grandeur, le matériel remis aux agents est défectueux ou lacunaire et qu'il doit par la suite être remis en ordre, même dans les départements les plus sensibles. Fazekas arrive à une constatation fâcheuse dans son évaluation. Plutôt que d'appliquer le concept de «best practice» on a choisi ici la solution de facilité la moins chère. Bien que dans le département des opérations aériennes chacun se fasse son interprétation du terme «best practice», le travail effectué dans les autres divisions de Swiss est reconnu à ce titre. ➔

(Publié avec l'aimable autorisation de la rédaction «RUNDSCHAU», AEROPERS-Swiss ALPA, Swiss Airline Pilots Association)

Nous vous prions d'honorer le souvenir
des collègues suivants
et de leur rendre un dernier hommage.

Walter Bögli

Section Hauenstein-Bözberg
*1919
† 25. 1. 2016

Edwin Oettli

Section Lucerne-Gotthard
*1929
† 5. 2. 2016

Beat Hefti

ex fonctionnaire VSLF
*1956
† 22. 2. 2016

Stefan Ackermann

Section Ostschweiz
*1968
† 25. 4. 2016

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

Avis mortuaire

Chers collègues

J'ai le devoir douloureux de vous faire part du décès de notre très estimé collègue de travail et de syndicat Beat Hefti. Beat est décédé le 22.02.2016 à 17:00.

- Beat Hefti est entré aux CFF le 01.03.1981
- Il a effectué la formation de mécanicien et été actif en tant que mécanicien jusqu'en l'an 2000
- dès le 01.06.2001 il a fonctionné comme administratif P+O
- dès le 17.12.2001 en tant que spécialiste technique G-PN-ER
- dès 2014 en fonction auprès de I-PJ-SAZ-KCET-ZBF-ZUE1
- de 1990 à 1995 Beat occupait le poste de vice-président du VSLF

Il souffrait depuis de nombreuses années de problèmes cardiaques ainsi que d'importants problèmes d'arythmie. Après trois infarctus, l'implantation d'un défibrillateur, d'un stimulateur cardiaque puis finalement d'un cœur artificiel, il a vécu entre l'hôpital, la clinique de réadaptation et la maison, Beat figurait aussi sur une liste de receveurs potentiels de cœur.

Durant le week-end du 12.02 au 13.02.2016, après un délai d'attente de 17 mois, il a finalement obtenu un don d'organe. Après une opération longue et compliquée, des complications sont survenues de sorte que le cœur ne fonctionnait pas correctement. On a décidé d'attendre une semaine afin d'observer si l'organe allait se régénérer. Cela ne s'est pourtant pas produit. Le 22.02.2016, les médecins et sa famille ont décidé d'arrêter la machine ce qui a provoqué son décès.

À la demande de la famille et à sa demande, la cérémonie d'enterrement s'est déroulée dans la stricte intimité de la famille à Zurich le 29 février 2016.

La famille a émis le désir de ne pas informer plus tôt puisqu'elle a dû traverser des temps difficiles et douloureux.

Nous allons garder un bon souvenir de Beat. Par son décès nous perdons un collègue toujours jovial, compétent et engagé.

Si vous émettez le désir d'envoyer une carte de condoléances à la famille de Beat, veuillez me l'adresser, je la lui ferai parvenir.

Avec toute notre sympathie

Lorenz Kaufmann
Im Steinenmüller 19
4142 Münchenstein

Nous recherchons :

Coordinateur/trice pour le site Web du VSLF

Nous recherchons une personne fiable pour notre Homepage, une personne qui aurait plaisir à administrer notre site.

Ton domaine d'activité serait de mettre à jour régulièrement, de perfectionner et d'actualiser la Homepage du VSLF. Nous travaillons avec le Content Management System Typo3, qui est desservi via Web Browser.

Webmaster

Nous recherchons un/une Webmaster pour notre Homepage.

Si tu possèdes des connaissances approfondies du Content Management System Typo3 et que tu t'intéresses à la gestion au niveau technique de notre Homepage, annonce-toi auprès de :

Kay Rudolf
Tél. 051 / 281 58 49
sekretaer@vslf.com

C'est le printemps, partout la nature devient verte et les fleurs poussent! Même le petit ralentissement commun (ralentissia vernalis) dresse sa petite tête dans le ciel. Une petite plante rustique qui pousse habituellement sur les débords des voies. Actuellement, on peut en observer de nombreux spécimens entre Genève et Morges.



Synergies: tel est le mot magique qui permet de réaliser des économies. On peut voir ici un exemple réussi de collaboration



PEKABA est vivante!

8 différences

