

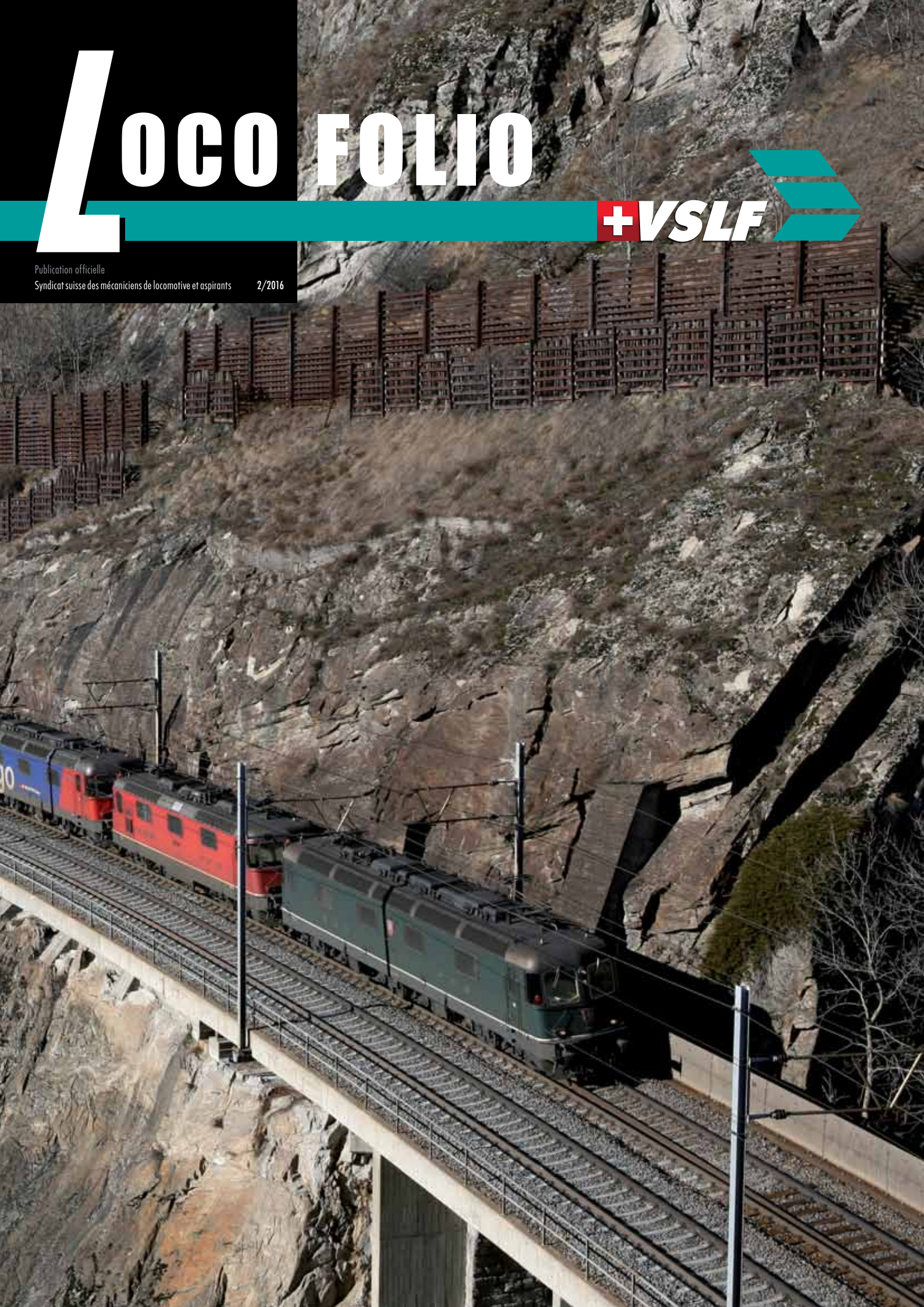
LOCO FOLIO

+VSLF

Publication officielle

Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants

2/2016



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

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

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

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

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



- 1** Prime avantageuse: rabais spécial de **50%**
- 2** Jusqu'à CHF 600 000.– par sinistre
- 3** Couverture dans le monde entier



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

- | | | | |
|--|---------------------------------|--|---------------------------------|
| ☐ locataire (famille) | CHF 184.50 au lieu de 369.10/an | ☐ locataire (individuel) | CHF 155.40 au lieu de 310.80/an |
| ☐ propriétaire 1 imm.* (famille) | CHF 208.10 au lieu de 416.30/an | ☐ propriétaire 1 imm.* (individuel) | CHF 179.00 au lieu de 358.10/an |
| ☐ propriétaire plus. imm.* (fam.) | CHF 240.70 au lieu de 481.40/an | ☐ propriétaire plus. imm.* (indiv.) | CHF 211.60 au lieu de 423.20/an |

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

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

Payable: annuellement à l'avance

Valable dès le		(au plus tôt un jour après réception du présent coupon par la CAP)
Nom/prénom		
Adresse/NPA/localité:		
Téléphone fixe/mobile:	Date de naissance:	
Date d'adhésion à l'association:	Numéro de membre:	
Lieu/date:	Signature:	

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

Les Conditions générales et Conditions complémentaires (CG/CC) privaLex®, protection juridique globale, édition 06.2016, font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires du VSLF est exclusivement accordée au-delà de la couverture de base du VSLF. Vos données sont traitées en toute confidentialité. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous appliquons les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement destinées à l'usage pour lequel elles ont été collectées (p. ex. établissement d'une offre/police ou envoi de documents) et ne sont pas transmises à des tiers. Toutefois, nous nous réservons le droit de les utiliser à des fins d'optimisation de produits et de marketing interne. Vous disposez d'un droit d'information ainsi que, dans certaines conditions, d'un droit de rectification, de blocage ou de suppression de vos données enregistrées sous forme électronique ou classées dans le dossier.

SOMMAIRE

5	Editorial	27	Lignes de sécurité
7	La voix du Président	27	La prime
8	Interview de Manfred Haller et Stefan Lüthi	28	CI = Cargo International
11	Formation	29	CFF Cargo
12	AdL	30	Atelier PAC
17	Sondage d'utilisation ADL 2016	31	Signal Mägenwil-Othmarsingen
18	Trains sans mécaniciens	31	Changement de paradigme
19	Risque au niveau de la sécurité	32	Rapport d'expérience sur l'ICN
20	Ferrovita	33	Conversations de couloir sur les chemins de fer
21	Jusqu'à la limite du faisable?	34	THURBO
22	Rafz	36	SOB
25	Entretiens avec les CEO	37	SOB Voralpen-Express
26	Eclairage permanent dans la cabine de conduite	39	RegionAlps
		40	Demande à l'experte !
		41	Lettre de lecteur
		42	Sections
		42	In memoriam
		43	Nous cherchons !



Édition française: 300 expl. / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 16/2: 28.11.2016 | Clôture rédaction Loco Folio 17/1: 1.4.2017

Rédaction LocoFolio:	Markus Leutwyler	locofolio@vslf.com
Layout & Production:	Stephan Gut	artdirector@vslf.com
Traductions:	(I) Anita Rutz	(F) Gianmarco Induni

**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 

Editorial

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



Réagir

« Action implique réaction », la plupart des gens connaissent cette maxime. Elle n'est pas toute jeune puisqu'elle a près de 330 ans – elle a été écrite par Isaac Newton en 1687 – et reste actuelle comme au premier jour.

Le principe est valable en physique. Comme par exemple, de manière très concrète, lorsqu'un train pousse un volume d'air devant lui dans un tunnel et que cette même masse d'air lui oppose une certaine résistance. Les trains qui franchissent le nouveau tunnel de base du Gothard n'en sont pas exemptés. Est-ce qu'on en avait tenu suffisamment compte au préalable? Quelle influence peuvent exercer la vitesse, la forme du tunnel ou les trains qui circulent devant? Roberto Kraschitz explique ce phénomène dans son exposé.

Mais cette thématique n'est pas seulement reprise ici, dans le LocoFolio. Des réactions sont apparues dans la presse après l'annonce faite que les trains n'allaient pas pouvoir atteindre les vitesses prévues dans le tunnel de base. Ce type de réactions n'est certes pas quantifiable du point de vue de la physique, mais bien réel. J'ai pu constater de manière surprenante que même notre revue syndicale pouvait se faire l'écho de telles réactions. Un petit article qui relatait le fait que des passagers se sont fourvoyés dans la nouvelle gare souterraine de Zürich a été repris par la NZZ. Un certain nombre d'autres médias lui ont emboité le pas et le thème a été pris au sérieux par un large public.

Des réactions n'ont pas été déclenchées uniquement à l'extérieur. A l'intérieur aussi. L'article sur les PAC a mis en évidence qu'il était temps de mettre les points faibles en évidence. Un jeune mécanicien s'est annoncé car il s'était senti attaqué dans un point abordé par un autre article. Il s'agissait de la formation. Dans une lettre intéressante, il exprime sa vision des forces et des faiblesses du système.

Réagir est un aspect très important de notre profession. Notre réaction est sollicitée lorsqu'un signal nous présente une image d'avertissement. Tout particulièrement à Mägenwil, car depuis le moment où le nouveau système d'enclenchement a été mis en service la distance d'implantation du signal avancé a été ramenée de manière brutale à la limite. Cependant, les processus appliqués quotidiennement ne suffisent pas forcément toujours. Le mécanicien qui a conduit son train en gare de Salez après une agression sur les passagers a réagi de manière sensée et réfléchie. Ou ce collègue

qui a soudain été confronté à des problèmes graves dans son ICN. Il s'est vu confronté chaque fois à de nouvelles exigences.

Est-ce que des trains partiellement ou totalement autonomes y seraient aussi parvenus? Les trains sans conducteur sont dans toutes les bouches. Certains redoutent le sentiment que les trains sans conducteur soient considérés comme le remède tout puissant à tous les problèmes de l'exploitation ferroviaire. Que ce soit le manque de personnel des locomotives, les goulets d'étranglement en matière de capacité ou les erreurs humaines. Je ne vois pas l'avenir pareillement en rose. Mon scepticisme est alimenté par la pratique. Des erreurs d'implantation des signaux, des problèmes d'ETCS ou d'ADL, sans parler des erreurs de software dans les nouvelles installations ... Le diable se trouve dans les détails. Ce qui peut paraître enchanteur sur l'écran d'un poste de travail, peut apparaître sous une moue détestable dehors sous la pluie ou la neige.

En tant que mécaniciens, nous observons tous les jours des centaines de signaux et les interprétons de manière correcte. Une seule confusion de signaux peut se révéler dévastatrice. Le rapport du SESE concernant l'accident de Rafz met en évidence les conditions qui nous ont conduit quasiment à une catastrophe. La situation est complexe. La coïncidence d'éléments défavorables a provoqué cet incident grave.

C'est le type de réactions que ce LocoFolio déclenche à chaque fois et je me réjouis à chacune d'entre-elles!

Markus Leutwyler rédacteur
locofolio@vslf.com



Photo: © Georg Triib

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues



Un des plus grands événements du monde ferroviaire de ces derniers temps est l'ouverture officielle du tunnel de base du Gothard. Nous avons des raisons d'être tous fiers de cet ouvrage.

Il ne nous reste plus qu'à attendre pour voir à quoi va ressembler l'exploitation au quotidien. Actuellement, l'ETCS ainsi que l'air dans le tunnel offrent certaines résistances. Notre intérêt premier ira à la répartition des trafics des marchandises et au déroulement de l'exploitation d'une frontière à l'autre. Actuellement un certain nombre d'entreprises de transport ferroviaire sont privées de cet accès en raison de l'interdiction de franchir ce tronçon à des types de locomotives bien précis promulguée par l'OFT. C'est ainsi que la mise en service du tunnel de base doit être considérée comme gâchée. C'est pourquoi, la vision de nos belles locomotives Re 6/6 nous réjouira longtemps encore.

Une grande excitation est née de l'annonce de première importance concernant le lancement de trains autonomes voir même sans conducteurs. Si on considère la difficile mise en service de l'ETCS Level 2 hors de prix, de même que les frais d'entretien des lignes anciennes et récentes, les chemins de fer ne doivent pas seulement craindre les Flixbus mais bien plutôt la progression des coûts. Le barreur et maître n'est autre que l'OFT.

Il y a malheureusement une très grande probabilité que des millions de francs soient investis dans le projet et les études de trains sans conducteurs et que cela ne nous mène finalement qu'à la ruine.

Le projet RailFit 20/30 des CFF n'apparaît pas comme par hasard : 1400 places de travail doivent être démantelées jusqu'en 2020. C'est beaucoup. A cela il faut ajouter les 5600 autres places qui ont disparu depuis l'entrée en service du CEO des CFF Andreas Meyer. Beaucoup de places dans l'administration, le Controlling, la conduite, HR, IT etc., ont été supprimées de manière généreuse ou, comme l'avait déclaré Andreas Meyer « professionnalisées ».

Ce sont toutes des divisions de sous-traitance de notre activité principale, lesquelles ne sont pas forcément indispensables au trafic ferroviaire. Notre propriétaire sera seul alors à décider si l'entreprise peut se le permettre dans la durée. Afin d'effectuer ce démantèlement au niveau du personnel visiblement devenu nécessaire de manière professionnelle, les CFF ont prié la société de conseil McKinsey de monter à bord. C'est la même entreprise de conseil qui a prodigué ses conseils à la Swissair il y a 25 ans. Cela a finalement conduit au grounding de la fière compagnie aérienne. Selon la «NZZ» la stratégie McKinsey a été mise en application de manière bâclée auprès de la Swissair ...

Par contre, ce qui a tout de suite été effectué est la nouvelle peinture d'une place de parc à Rüschlikon ZH. Pour moi cela sonne comme une annonce dans l'Intranet des CFF qui fait la promotion d'appartements exclusifs à l'intention du personnel sur la Europaallee derrière la gare principale de Zürich – pour la modique somme de 3700 francs par mois, pour un appartement de 3 ½ pièces de 97 m2. On ne peut plus vraiment parler d'une véritable famille de cheminots. Peut-être que les pensées d'une cohésion n'ont tout simplement plus leur place dans une prétendue entreprise moderne.

Les négociations sur la CCT auprès du BLS ne se sont pas déroulées sans frottements. Dans certains domaines on a senti le rapprochement comme envisageable, mais

finalement on n'a pas trouvé de commun accord et actuellement, tout reste en l'état. Par contre, chez Turbo SA une partie de la CCT a été renouvelée et conclue, ceci après une longue phase initiale. Il en va de même chez RegionAlps, en Valais. Une nouvelle CCT a vu le jour avec quelques améliorations.

En recourant à une collaboration active, le VSLF a été en mesure de bien mettre en évidence ses exigences dans toutes les négociations.

Notre effectif des membres progresse continuellement. C'est particulièrement les jeunes mécaniciennes et mécaniciens qui nous gratifient de leur confiance et qui se rallient à nous. Cela nous confirme que nous sommes sur le bon chemin. C'est que justement, ces mêmes collègues sont très motivés mais ils restent critiques. C'est bien ainsi, car à l'image du VSLF, une critique constructive et motivée est toujours légitime et utile. C'est ensemble que nous parviendrons à maintenir notre profession au niveau qu'elle occupe actuellement, ce qu'elle mérite amplement.

Bonne route en toute sécurité.

Votre président
Hubert Giger



Photo: © Georg Triib

Interview de Manfred Haller et Stefan Lüthi

Interview de Manfred Haller (MH), responsable de la conduite du personnel ZF et Stefan Lüthi (SL), mécanicien formateur. *L'interview s'est déroulée le 3 octobre à Zürich sous la conduite de Markus Leutwyler.*

Leutwyler: Mani, dans notre dernière édition nous avons cité la phrase suivante: «sur une période de dix ans cette connaissance (la conduite économique des trains) a été délibérément détruite par l'injonction impérative faite à nos aspirants mécaniciens d'accélérer et de freiner toujours à 100% et de maintenir le plus longtemps la vitesse la plus élevée possible.» Qu'est-ce qui te dérange dans cette affirmation ?

MH: Elle est fausse.

Comment donc ?

MH: Il y a deux aspects. Le plus important est fondamentalement la sécurité. Donc si la moindre insécurité existe et m'incite à ne pas rouler à la vitesse maximale, alors je ne roule pas à la vitesse maximale, peu importe les raisons qui me poussent à agir ainsi. En deuxième, nous trouvons la ponctualité. Donc pas trop tôt ni trop tard. A la troisième je mettrais l'information à la clientèle. Dès que je dispose d'une réserve de temps, je l'utilise pour effectuer la conduite économique.

Il y a différents points de vue sur la conduite économique. La vision que j'ai principalement retenue de votre point de vue est d'utiliser au maximum le frein électrique. Ce serait aussi bien.

MH: Pour moi cela ne va pas assez loin car ça exclut la topographie. Dans les douze à quatorze mois on apprend principalement les bases du métier. La pratique de la conduite des trains, la mise en place des processus. Le dernier coup de polissage vient dans un temps ultérieur, lorsqu'on conduit tout seul. Parce que durant la formation on ne parcourt pas assez les lignes pour en connaître toutes les finesses de la topographie. Je peux le documenter au moyen des documents de formation. Cela n'est pas la représentation que je souhaite. Les chauffeurs reçoivent un questionnaire de réflexion.
« Est-ce que j'accélère en fonction des conditions météorologiques et de manière confortable pour les passagers ? »
C'est tout autre chose que « effort de traction 100% » !
« Est-ce que je respecte les vitesses maximales prescrites en tenant compte des conditions de la ligne, déclivités, etc. »



Mani Haller

« Est-ce que je respecte une méthode de conduite économique ? En anticipant et en utilisant le frein électrique à bon escient ? »
« Est-ce que je peux maintenir la vitesse sans recourir constamment à la vitesse affichée ? »

Nous y voilà. Maintenir la vitesse de manière constante et conduite économique sont placées sur le même plan. Que tu maintiennes la vitesse avec la vitesse affichée ou que tu roules à vitesse constante de manière manuelle ne joue aucun rôle. Conduire de manière économique signifie avoir le courage de laisser la vitesse chuter lorsqu'on aborde une montée. Et ensuite d'accélérer lorsque la ligne redescend. Il s'agit de cela. Maintenir une vitesse constante est fortement ancré dans les têtes. Nous roulons aux vitesses maximales. Les questions posées plus haut sonnent pourtant très juste. Cependant, les feedbacks que nous recevons proviennent de la réalité. A l'époque, les anciens ont toujours stimulés les jeunes conducteurs. Qui arrive à faire sonner la marche lente le plus souvent ? Ce recours délibéré à se limiter au nombre minimal de manipulations, manque aujourd'hui.

SL: De mon point de vue on accorde une grande valeur à cela. Pour nous autres mécaniciens formateurs, il est important que les aspirants apprennent à conduire en ménageant leurs nerfs. Pas qu'ils arri-

vent le soir en étant éreintés. Il n'est pas judicieux de parcourir tous les seuils de vitesses à la vitesse maximale. Il y a des trains qui disposent de plus de réserves de temps. Nous pensons aussi toujours à notre clientèle. Des freinages trop intensifs sont inconfortables. Nous tenons à ce que nos clients se sentent bien et qu'ils roulent volontiers avec nous.

Est-ce qu'il existe une différence entre la région zurichoise et les restes de la Suisse?

SL: Non

MH: Regardons de manière tout à fait spécifique le S-Bahn Zürich ou le train urbain de Zoug. Petites distances entre les arrêts, horaires serrés, temps de rebroussement réduits. Ici la méthode de conduite est certainement plus sportive que lorsqu'on roule n'importe où entre Baden et Langenthal avec une Domino. Une méthode de conduite économe en énergie ne peut pas être adoptée en tout temps et partout. Après huit heures du soir on dispose à nouveau de plus de possibilités. Pourtant, lors de ma petite formation sur la Flirt je n'ai connu aucun de mes mécaniciens qui ne soit adepte du « levier en avant » ou du « levier en arrière ».

Je vous crois lorsque vous dites que tout figure dans les documents officiels. Pourtant il existe visiblement d'autres influences qui conduisent au fait que les jeunes mécaniciens se sentent obligés. Il y a vraisemblablement quelque chose qui dysfonctionne. On nous a envoyé un mail de manière spontanée, dans lequel tout semble aller autrement : « Pendant la formation, nous avons été drillés à rouler à fond et à appliquer les vitesses maximales. Finalement, c'est ça que les PEX veulent voir durant la course de contrôle. Avec une connaissance des lignes aussi minimale, cette méthode de conduite n'apporte finalement que des dangers.» Pourquoi cette perception ?

MH: C'est certainement une bonne question. Je sais que les PEX font des exercices où toutes les vitesses maximales doivent être appliquées, indépendamment de l'horaire ou de se poser la question si cela est justifié. Il ne s'agit seulement que de vérifier si le chauffeur connaît les seuils de vitesse et qu'il est capable de rouler

aux limites. C'est effectué de manière dé-livrée mais justement dans le sens d'un exercice.
Je me suis aussi demandé pourquoi cela était repris comme une façon généralisée de conduire. J'ai aussi entendu ce son de cloches par d'autres sources.

J'ai fréquenté la journée de formation continue. On nous a présenté un module sur le thème de la ponctualité. On y entend des choses comme « chaque seconde compte » ou « tu peux contribuer en faisant ta part ». J'ai déclaré que la ponctualité ne m'intéressait pas. Elle découle du système. Ou bien les conditions permettent un trafic ponctuel, ou bien non. Même si j'étais rendu responsable du fait que je suis en retard, il serait faux de s'enervier à ce sujet. C'est une distraction inutile qui met en danger la sécurité. Suite à ma prise de position, un jeune mécanicien s'est manifesté alors qu'il était resté là deux heures sans dire un mot. Il a déclaré que mon affirmation représentait une libération pour lui. Car lui aussi vivait avec l'impression de devoir rouler continuellement aux limites. Cela a représenté pour lui un certain nombre d'interventions de la part du ZUB. Visiblement la conscience est ainsi. Cela doit bien provenir de quelque part.

MH: Comme tu peux le voir, je suis un peu désemparé. Je n'ai pas l'impression qu'il y a une organisation de l'ombre qui répand le contraire de ce que nous enseignons. Il est clair que la ponctualité est une exigence qui se pose à nous. A ce propos, il existe un certain nombre de lignes ou des

Je sais que les PEX font des exercices où toutes les vitesses maximales doivent être appliquées.

directives provenant d'Infra nous préconisent de rouler à la vitesse maximale. C'est le cas, par exemple entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Zürich HB et Killwangen. Ensuite il y a eu le courrier « chaque seconde compte »; tu t'en rappelles.

Oui, redoutable ! J'ai envoyé les trois points au panier ...

MH: Le fait est clair, nous n'étions pas ponctuels. Et nous rendu le système à nouveau ponctuel par des moyens appropriés ; entre autres la lettre précitée. Je me suis rendu personnellement à la gare et ai mesuré le temps qu'il fallait pour que les trains partent. L'exploitation avait donné le feed-back que les mécaniciens partaient de manière trop hésitante. J'ai cependant

constaté qu'au moins 80% des trains se mettaient en route avant les 20 secondes qui suivaient le saut de l'aiguille. Beaucoup de gens ne savent pas qu'on ne peut pas partir immédiatement après l'autorisation de départ. Et c'est pourquoi, j'invite tout un chacun qui colporte de tels racontars à regarder eux-mêmes lorsqu'il nous est effectivement possible de démarrer.

La ponctualité, en tant qu'objectif, est déjà fortement ancrée dans les esprits. J'ai appris par hasard que tu avais rendu visite à une classe de formation. Tu voulais savoir ce qui était le plus important. La réponse est venue : « ponctualité ». Tu as ensuite corrigé cette affirmation.

MH: Fondamentalement, je dis toujours ceci. A la première place, il y a la sécurité. A la deuxième place, la ponctualité. Le client veut arriver à l'heure. C'est bien évident à dire. Nous sommes souvent présents dans la presse avec des commentaires négatifs en raison du manque de ponctualité. Les commentaires négatifs suivent après. Et ils se rapportent partiellement au mécanicien. Pourquoi ne démarre-t-il pas ? Pourquoi roule-t-il si lentement ?
Ce qui me semble important est qu'une bonne communication s'instaure entre le chef circulation et le mécanicien. Le chef circulation doit communiquer clairement lorsqu'il aimerait obtenir quelque chose d'autre que ce qui se fait habituellement. Pour moi la régulation adaptative ADL est aussi un moyen d'y parvenir.

Comment considères-tu la situation actuelle. Es-tu satisfait de l'ADL ?

MH: Oui et non. Pour l'instant, 55% des mécaniciens sont de l'avis que cela fonctionne mieux avec ADL que sans.

Le questionnaire était pourtant plutôt spécial. Beaucoup de mécaniciens n'ont pas réalisé qu'il s'agissait d'un sondage.

MH: 35% ont participé. Je trouve que c'est un pourcentage relativement élevé. Et les résultats sont déterminants du point de vue de l'étude de marché.

Pour moi, l'ADL n'est pas un partenaire fiable dans la cabine de conduite. Quand on en aurait besoin elle se tait mais par contre elle babille à tort et à travers lorsqu'on l'utiliserait moins volontiers. Ensuite il y a ces régulations insensées voir même dangereuses. Il ne devrait jamais arriver qu'on reçoive une vitesse de consigne plus élevée que celle qui est autorisée.

MH: Je partage fondamentalement le même point de vue que toi à ce sujet. Nous

ne voulons pas nous faire prescrire des vitesses qui sont plus élevées que celle auxquelles on a le droit de rouler. C'est la règle.
Pour stimuler une compréhension réciproque, nous allons aborder le thème de la conduite économique lors de la prochaine journée de formation, conjointement avec un opérateur du trafic ferroviaire. Mécaniciens et opérateur effectueront des exercices sur le simulateur de table.

Et là on aura aussi les mauvaises régulations ? Ou seulement les bonnes ?

MH: Le but est de faire des régulations comme elles arrivent effectivement ; aussi celles qui paraissent insensées du point de vue du mécanicien et avec lesquelles, l'opérateur du trafic ferroviaire pourra nous montrer comme elles sont élaborées.

Je connais des collègues qui circulent avec le mode « avion » pour ne pas être dérangés par ADL... Quel est le thème principal pour toi au sujet de l'ADL : s'agit-il d'économiser de l'énergie ou de pouvoir mieux coordonner la succession des trains ?

MH: Nous avons introduit ADL dans un premier temps en relation avec la capacité. C'est clair. Un « sous-produit » qui en résulte est l'économie d'énergie. C'est pour cette raison que nous avons la feuille ECO. Pour moi, je trouve que cela fait trop. Je me suis élevé contre la multiplication de toutes ces icônes. Pour moi, il n'y pas besoin d'introduire une différence entre HOT et ADL. J'aimerais juste obtenir une vitesse de consigne et un temps de passage. Ça a été adapté entre-temps.

Non, nous ne devons pas tenir compte de ce temps. Ce n'est pas une heure de passage mais le dernier temps de l'optimisation. Beaucoup s'y sont fait prendre. La directive prévoit qu'il faut respecter la vitesse et ne pas tenir compte de l'heure.

MH: Ca ne vaut rien. C'est bien clair. La requête est que nous devons voir un temps de passage. Alors nous pourrions prendre en compte les descentes et les montées. C'est meilleur qu'une simple vitesse.

Oui ça serait formidable. Encore un extrait du Mail de notre jeune mécanicien: «La conduite économique est abordée, oui mais abordée comme passablement d'autres choses dans la formation qui sont souvent synonymes de traitées et assimilées. Malheureusement nous n'obtenons pas suffisamment de conseils pour compenser notre connaissance des lignes déjà très limitée.»

MH: J'ai une certaine compréhension pour cela. Je trouve dommage qu'on ne soit pas assez honnête avec soi-même pour se dire : « *Je suis au début, il me manque de la pratique.* » Il lui manque des collègues qui ont roulé avec lui pour lui dire : « Regarde, au niveau de cette maison de garde voie, tu peux laisser rouler. » Il ne lui reste rien d'autre que de se forger lui-même sa propre expérience. On peut alors se poser la question : est-ce que nous, en tant qu'entreprise, pouvons être plus professionnels dans ce domaine ? Est-ce que nous devrions édicter des prescriptions ? Peut-être avec un profil des lignes ? J'ai constaté que chacun a son propre profil dans la tête. Jusqu'à quel point devons-nous uniformiser ? Dans une prochaine version de LEA j'aimerais rattraper la SNCF.

La SNCF?

MH: Oui la SNCF dispose d'un système appelé Sirius. C'est identique à notre LEA. Sirius donne une valeur qui nous informe sur le nombre de secondes d'avance ou de retard dont on dispose par rapport à la marche prévue. Le tout se fait de manière connectée mais n'est pas en relation avec le système de régulation des trains. Aujourd'hui, le mécanicien ne connaît pas sa situation dans le trafic. Avec ADL ECO, cela pourrait être amélioré dans le sens où on informerait le mécanicien qu'il dispose d'une certaine avance et qu'il peut rouler de manière économique.

Au départ, nous étions partis de cette phrase qui dit que la connaissance de la conduite économique avait été anéantie. Si je résume, j'ai l'impression que nous ne sommes pas encore parvenus au but avec le thème de la conduite économique.

MH: Non, comme je l'ai dit, l'entente entre le mécanicien et le régulateur des trains n'est pas encore optimale. Je reçois encore et toujours des annonces ErZu : « le mécanicien perd du temps ». Et chaque fois, je dois dire: « oui et maintenant ? Il était pourtant à l'heure au but ! »

SL: Chez nous, un des grands thèmes est que chacun trouve où il y a des réserves et où il n'y en a pas. Il y a encore une phrase de ce mail qui me tient à cœur. L'affirmation qui dit qu'il ne se sent pas sûr de lui sur certaines lignes, ne devrait pas avoir sa raison d'être. La formation est conçue de telle façon que chacun doit noter dans une tablelle le niveau de connaissance dont il dispose pour chaque ligne. Nous roulons ensuite de manière ciblée avec les chauffeurs sur les lignes où il ne se sentent pas encore sûrs. En outre, chaque mécanicien dispose, à la fin de sa formation, d'un jour

durant lequel il peut recevoir un soutien de notre part. Il peut s'agir d'un tour avec lequel il n'est pas encore familiarisé ou une ligne spécifique. Ou que par exemple il y a du brouillard et qu'il n'a jamais été confronté à ce problème durant sa formation.

Est-ce que cela fonctionne dans toute la Suisse comme cela ?

SL: C'est partout comme ça. Ce sont des arrangements qu'on a pris. Il me paraît vraiment important que les gens le sachent.

L'entente entre le mécanicien et le régulateur des trains n'est pas encore optimale.

Il y a des lignes exotiques pour chaque dépôt. Il est évident que le chauffeur est dans l'obligation de s'annoncer lorsqu'il juge que c'est nécessaire. Nous ne sommes pas dans sa tête. Et je peux dire que c'est vraiment utilisé. Notre but est bien clair. Que chaque mécanicien se sente sûr de lui après la formation.

MH: Ne penses-tu pas que dans le mail il s'agit de tentatives de justification ?

Non, absolument pas. Je ressens plutôt une grande déception. Les CFF font figure, à l'extérieur, d'une entreprise éclatante et bien organisée. En réalité, l'image s'écaille plus tard. On est confronté quotidiennement à des grands et petits dérangements. De la petite lampe qui éclaire en continu jusqu'à la suppression de train. Je pense qu'il s'agit principalement de cette déception et de l'impression de se retrouver abandonné sous la pluie. Un autre point que l'auteur du mail a abordé est la durée de la formation. Il la trouve trop courte.

MH: On peut discuter de la durée de la formation uniquement dans les cas où il y a beaucoup de types de véhicules différents. Dans le cas de quatre ou cinq véhicules, la durée est adaptée. Je trouve normal qu'on ait un nœud dans le ventre lorsqu'on roule pour la première fois tout seul. Aussi longtemps que quelqu'un est assis à côté on dispose d'un filet de sécurité. Je prétends que ce sentiment verrait aussi le jour si la formation durait plus longtemps. Auparavant, la formation durait encore 4 ans. Cependant, honnêtement parlant, la plupart du temps on se trouvait dans un atelier industriel et on polissait une pièce quelconque. Les jours où on se retrouvait à conduire soi-

même effectivement pouvaient se compter sur les doigts d'une main.

Encore une affirmation qui est parvenue à nos oreilles. Il semblerait qu'il existe une directive qui s'applique à la sortie de la halle de la gare centrale de Zürich et qui prévoit d'enfoncer la touche de réduction de l'effort de traction en pousse pour pouvoir démarrer encore plus vite.

MH: Par hasard, j'ai eu ce matin un entretien avec un mécanicien sur cette touche. Il y a une directive concernant le recours à cette touche lorsqu'on quitte la gare de la Löwenstrasse. Dans le cas d'un départ de la halle cette manipulation me semblerait totalement erronée. Je redoute ici qu'une confusion se soit installée.

Nous avons abordé la pression ressentie par beaucoup. Elle provient aussi partiellement de l'horaire. Il existe des tours avec 4 minutes de temps de rebroussement à Ziegelbrücke. Ou la S24 qui a des temps de rebroussement aux deux extrémités. C'est quelque part irréaliste. Un mécanicien doit aussi parfois aller aux toilettes. Est-ce que tu entreprends quelque chose lorsque tu vois de pareilles idées d'horaires ?

MH: Fondamentalement, nous ne sommes impliqués dans ces processus que tout à la fin, lorsque l'horaire est quasiment établi. Les planificateurs sont cependant conscients du fait qu'ils vont quasiment aux limites en ce qui concerne le trafic régional. Les cantons viennent avec leurs concepts d'horaires. Le point le plus important en matière de coûts est représenté par les véhicules. Moins on utilise de véhicules pour effectuer l'horaire, moins cela coûtera finalement. Le fait que cela représente finalement moins de frais au niveau du personnel des locomotives est un effet secondaire. Lorsque nous avons effectivement des temps de rebroussement si courts, nous regardons que cela ne se produise pas durant les heures de pointes.

Acceptez-vous alors dans ce cas qu'un mécanicien mette plus que les quatre minutes prévues à cet effet ? Si on sait qu'une longue course de S-Bahn nous attend encore, une pause pipi est alors nécessaire.

MH: Il n'y a pas de discussion, dans des cas pareils je protège mes gens. Aucune réprimande du genre : « tu n'aurais pas pu faire plus vite ? » ne sera tolérée. Je répète dans chaque classe une chose importante concernant la sécurité. Je ne veux pas

qu'on coure. Je ne veux pas voir un mécanicien qui court.

La sécurité est une chose. Mais il y a aussi d'autres aspects négatifs moins visibles qui peuvent déclencher pression du temps et stress. Par exemple les problèmes de santé. Je trouve que cela doit être placé sur le même niveau que la sécurité.

MH: Dans les cas de rebroussements si courts – qui feront l'objet d'une définition claire - nous regardons que chacun puisse aller aux toilettes. Au fait, avons-nous de tels rebroussements chaque jour ?

Je ne roule pas tous les jours, mais à Ziegelbrücke, j'ai déjà eu souvent le cas.

MH: Si tu apprends que quelqu'un à reçu une remontrance pour être allé aux toilettes, je te prie de me l'annoncer. Nous acceptons que cela soit le cas. Naturellement il existe l'un ou l'autre qui vont pousser à l'extrême pour montrer leur mécontentement. Où j'ai aussi de la peine, c'est lorsque ces retards se produisent alors que les temps de rebroussement sont plus longs, comme sept ou huit minutes. Ou lorsque par principe on n'utilise pas les toilettes du train.

Ils sont souvent fermés.

MH: C'est clair, dans ce cas il n'y a pas de discussion. Mais ne pas utiliser les toilettes du train par principe, alors qu'on l'exige de notre clientèle, c'est une chose incompréhensible pour moi avec le système actuel de toilettes en circuit fermé. Quand un retard peut être prévu, il est tout simplement indispensable de l'annoncer au chef circulation. Il peut alors empêcher que le signal se mette à voie libre et que la gare ne soit bloquée.

Encore une question : quand le sous-effectif sera-t-il résorbé ?

MH: Depuis novembre, la situation va s'améliorer. Dès avril 2017, nous avons techniquement un sureffectif. Les demandes de travail à temps partiel sont accordées dès à présent dans la même mesure qu'elles l'étaient avant le « stop ». Naturellement il existe malgré tout quelque jours avec des sous-effectifs. Nous préférons accorder plus de congés et cherchons ensuite le personnel manquant. C'est mieux que de refuser un congé pour finalement se retrouver ce jour-là avec trop de personnel. Personne ne le comprendrait et ça ne ferait que du mauvais sang.

Mani et Stefan, je vous remercie pour cet entretien !

Une formation plus longue permet plus d'économies

La formation des jeunes mécaniciens de locomotives a certainement déjà atteint un bon niveau grâce à la nouvelle réintroduction d'un mélange de théorie et de pratique. Cependant il reste un certain nombre de points faibles. *Un jeune mécanicien de locomotives*



Zurich Oerlikon

La durée de la formation est toujours trop courte pour la plupart des aspirants mécaniciens. Ces 14 mois ne suffisent tout simplement pas à se forger une connaissance technique suffisante sur les véhicules et les lignes ainsi que leurs interactions. Cette thématique n'est pas assez abordée. En six mois, il faut se familiariser avec des règlements en trop grand nombre et souvent conçus de manière à introduire de la confusion. On en utilise déjà près de trois pour trouver à peu près les choses qui nous sont vraiment utiles. Tout est simplement trop confus pour qu'on se fasse une vue d'ensemble. La conduite économique en énergie est abordée, certes. Mais comme beaucoup d'autres choses durant la formation, l'expression « abordée » est considérée comme « étudiée et assimilée ». Malheureusement nous n'avons obtenu que trop peu de conseil en matière de conduite économique pour pouvoir compenser notre connaissance des lignes qui est déjà juste suffisante. Tout le reste, on est censés l'acquérir soi-même après la formation. La durée trop juste de la formation est responsable de cette situation. Un ou deux tours par mois avec le mécanicien formateur, c'est vraiment trop peu. Les mécaniciens responsables sont souvent trempés de sueur. A ce propos, il serait vraiment important d'apprendre comment consommer le moins de courant possible tout en arrivant cependant à l'heure. A nos yeux, il existe ici un énorme potentiel qui nous permettrait de ménager le matériel et d'économiser de l'énergie. Les frais représentés par un mois de formation supplémentaire en relation avec la conduite économique représenteraient une plus-value au niveau de l'entretien et de l'achat de courant ce qui leur permet-

trait de réaliser une économie au niveau des coûts. Durant la formation sur les locomotives nous n'avons été effectivement que drillés pour rouler à fond, toujours à la vitesse maximale possible. Finalement, les experts d'examens ne veulent voir que cela lors des courses de contrôle. Avec des connaissances de lignes aussi limitées, cette méthode de conduite ne peut apporter qu'un danger accru. Tous ceux qui terminent leur formation auront de la peine à ne pas suer durant les trois premières semaines où il se retrouveront tout seuls dans la cabine de conduite. Le déroulement et la compréhension de l'exploitation ainsi que les prescriptions non connues nous font manquer d'assurance. Cette insécurité ne devrait pas exister dans une exploitation ferroviaire. A moins que ce soit la culture de la sécurité aux chemins de fer. D'autres thèmes comme l'implantation des signaux, la jungle des documents de travail et des circulaires font déborder le vase. Visiblement, le VSLF s'est aussi attelé à ces thèmes. Avec mes meilleures salutations Un jeune mécanicien

PS: Au début de la formation on avait communiqué à la classe qu'en fonction des besoins, un changement de dépôt serait souhaitable après la formation voire même nécessaire. L'emploi à temps partiel ne poserait pas de problèmes. Six mois plus tard le CLP de la classe nous a informé du fait qu'un changement de dépôt serait beaucoup trop cher en raison des instructions qu'il faudrait fournir, donc pas autorisé. De même pour les postes à temps partiel. Est-ce que la main droite sait ce que fait la gauche ?

Combien d'énergie l'ADL économise-t-elle réellement?

Le 2 septembre, les partenaires sociaux et le CoPe ont été invités à une séance sur l'ADL. Une exigence déterminante prévoyait de suspendre l'ADL pour une mise en danger grave de la sécurité. Mais les problèmes de l'ADL sont plus profonds. La question est de savoir si ADL a des fautes dans le système ou si ce n'est pas plutôt lui qui constitue une faute dans le système. *Stephan Gut, Président de la section Ostschweiz*



Le système informatique ADL a été propagé tant au sein des mécaniciens que de celui du grand public et du monde politique comme étant LA réalisation en matière d'économie d'énergie. La joie auprès des mécaniciens était grande : enfin un système qui était en mesure de rendre visible les conflits de circulation imprévus et qui allait les aider à utiliser ce potentiel résiduel pour conduire de manière économique en énergie. La plupart des conflits potentiels sont prévisibles dans l'exploitation régulière et peuvent être résolus sans ADL par des mécaniciens expérimentés et bien formés, dans le sens où ils sont en mesure d'optimiser leur manière de conduire en utilisant la topographie en guise de technique énergétique. Comme le mécanicien conduit de manière aveugle par rapport à la situation de l'exploitation actuelle, ce qui signifie qu'il n'est pas en mesure de déterminer depuis son poste de conduite si le train qui le suit, celui qui le précède ou encore celui qu'il doit croiser sont à l'heure, ce serait un avantage de pouvoir recourir à des yeux externes

pour optimiser la marche du train et améliorer la technique énergétique. Cette fonction est remplie par les opérateurs du trafic ferroviaire et les chefs de circulation. Leur instrument était jusqu'à présent la radio des trains, canal par lequel il renseignaient les mécaniciens sur la situation actuelle de l'exploitation et leur proposaient, le cas échéant des corrections dans leur manière de conduire. Cette fonction est censée être reprise désormais par l'ADL. Bien que la procédure soit initiée manuellement par les opérateurs, les conflits doivent être évités ou du moins optimisés de manière semi-automatique par ce système informatique. La déception est grande car dans le trafic régional ou le trafic longues distances, seule une petite partie des conflits prévisibles sont accompagnées d'une gestion assurée par l'ADL. Une plus grande prise en charge ADL est assurée chez Cargo mais, proportionnellement, sur les 180 millions de kilomètres parcourus par les CFF (Cargo 19%), le plus grand potentiel d'économie est bel et bien dans le trafic des voyageurs et ceci en dépit des tonnages inférieurs que cela représente.

Le problème réside cependant moins dans la quantité mais dans la qualité des régulations ADL, car ADL ne donne pas les informations dont le mécanicien a besoin pour économiser effectivement de l'énergie. Au contraire, la plupart des optimisations ADL empêchent une conduite économique en matière d'énergie. Pour le comprendre, un certain nombre de connaissances de base sont nécessaires: comment un mécanicien conduit-il de manière générale ? Comment économise-t-il de l'énergie ? Un train pesant des centaines de tonnes est une masse inerte. D'une part, cela présente l'inconvénient que les augmentations de vitesse nécessitent une grande quantité d'énergie. Mais, d'un autre côté, cela représente un avantage puisque le maintien de la vitesse reste relativement stable en raison de la masse. Un train de voyageurs nécessite une pente d'à peine 4-6‰ pour que sa vitesse reste stable sans devoir fournir d'énergie de traction. Cette composante est utile au mécanicien professionnel dans le sens où il utilise la topographie de la ligne. Au lieu de conduire toujours à la vitesse maximale,

il combine la déclivité de la ligne avec la réserve de temps disponible et renonce à l'énergie de traction chaque fois que cela est possible. Cette méthode de conduite s'appelle : conduite économique des trains. Il est évident que l'énergie est économisée au mieux dans le cas où elle n'est simplement pas utilisée. Les locomotives et les rames automotrices modernes possèdent certes des freins électriques dont le but est de récupérer une partie de l'énergie, mais avec un rendement de récupération de 50% cela signifie qu'il y a encore la moitié de l'énergie cinétique qu'il faut dégrader autrement. Certes les locomotives et les navettes modernes possèdent des niveaux élevés de récupération, mais, ce potentiel ne peut être utilisé dans la pratique que de manière réduite. Dans de nombreux cas il est nécessaire de recourir à un freinage pneumatique complémentaire.

Consommation énergétique en fonction de la méthode de conduite

Le graphique 1 montre l'influence des différentes informations sur la manière de conduire et sur l'économie d'énergie. Afin d'améliorer la compréhension, la problématique est expliquée avec un déplacement en vélo ; le principe reste le même. Un vélo circule de A vers B. 10 minutes sont nécessaires pour effectuer le trajet. Le temps est calculé de manière large et, avec de l'expérience, il est possible de l'effectuer en économisant de l'énergie. Maintenant, il existe un conflit à B et le vélo ne doit atteindre le point B que deux minutes plus tard (09:42), sinon il doit effectuer un arrêt involontaire à B.

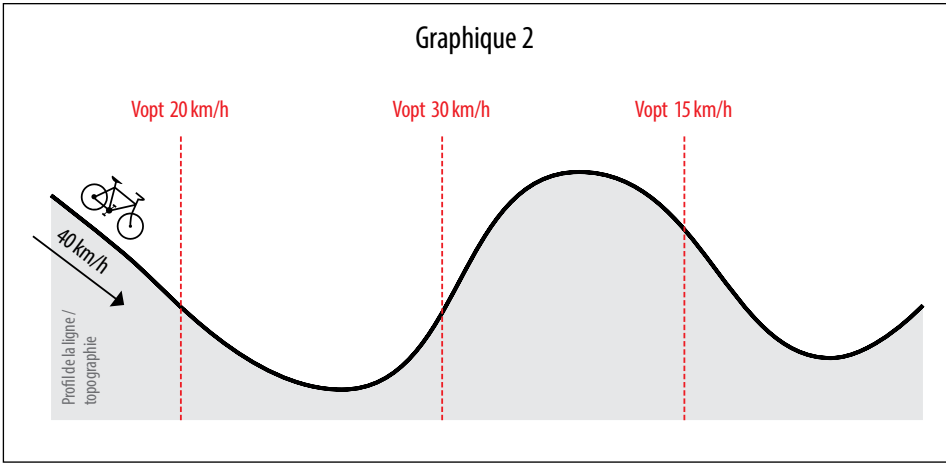
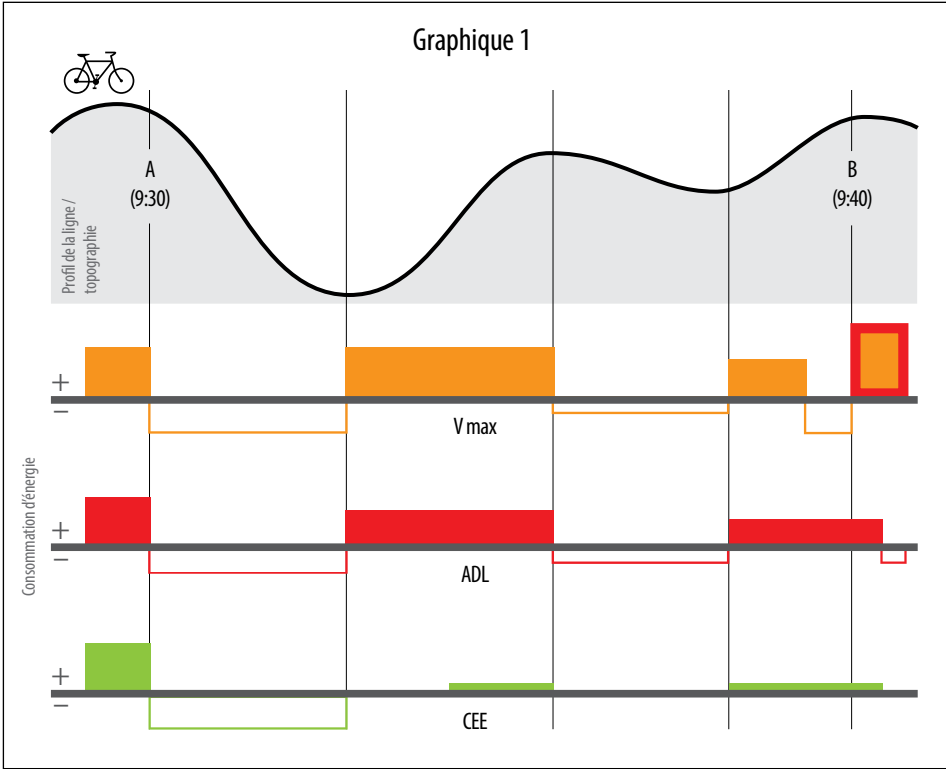
Vmax: Dans le cas de la vitesse maximale, on utilise beaucoup d'énergie et le point B est atteint de manière trop précoce. Cela vaut dans le cadre de l'exploitation régulière et que le temps restant est suffisant même si un conflit existe (à B). La totalité de l'énergie cinétique est détruite par un freinage. Le redémarrage de 0 km/h qui s'en suit nécessite en plus une grande énergie.

Optimisation ADL: ADL empêche l'arrêt à B très gourmand en énergie dans le sens où il propose une vitesse réduite fixe (Vopt, ECO etc.). L'arrêt est certes évité mais le franchissement des déclivités à vitesse constante nécessite encore beaucoup d'énergie. A la descente il faut freiner et à la montée on doit investir beaucoup trop d'énergie pour maintenir la vitesse. Sans difficultés, on peut s'imaginer que notre cycliste, malgré une vitesse réduite ne franchit pas B de la manière la plus reposée qui soit ; pour une conduite plus économe, il lui manque les informations essentielles.

Conduite économique des trains CEE: Pour un comportement à la conduite op-

timale, deux facteurs sont déterminants: le temps et la topographie. De combien de temps dispose le cycliste pour parcourir le trajet et comment peut-il utiliser le profil du parcours de manière optimale, de sorte qu'il ne pédale pas plus que nécessaire? Avec l'information: *Passage à B à 9:42* il va d'abord se laisser rouler le plus vite possible (admis) à la descente puis conserver son élan à la montée afin de devoir pédaler légèrement le plus tard possible, laisser ensuite son vélo rouler sur l'élan pour finalement remonter un peu sur les pédales pour la dernière montée. Avec les informations correctes et un peu d'expérience, le cycliste qui adopte une conduite économique ne consomme qu'une partie de l'énergie en comparaison avec l'ADL. La conduite économique est une méthode de conduite adoptée par le mécanicien de locomotives bien formé, doté de connaissances profondes des lignes et des trains qui circulent devant, derrière et à côté de

lui ce qui représente les conflits d'une exploitation régulière et dont la doctrine est : éviter les arrêts qui sont indésirables. Les informations partielles fournies par l'ADL ne permettent pas au mécanicien d'avoir une vision d'ensemble sur la situation de l'exploitation et empêchent donc toute conduite économique en énergie, car ADL propose une vitesse fixe qui ne tient pas compte de la topographie. Souvent, les recommandations de vitesse changent durant l'optimisation ADL, car les points de conflit se déplacent dynamiquement. Cela signifie que le mécanicien doit changer souvent la vitesse de son train en consommant une grande quantité d'énergie sans connaissance de l'ensemble de la situation. Dans l'exemple du graphique 2, de nouveau avec un vélo pour en simplifier la compréhension, l'élan, donc l'énergie cinétique, ne peut pas être utilisé bien que la montée suivant ait constitué une excellente occasion de prolonger le temps de passage tout en



restant neutre du point de vue énergétique. Comme la topographie n'est pas tenue en considération par la régulation ADL, des situations contraignant les mécaniciens à adopter un mode de conduite peu professionnel sont parfois engendrées. Même la recommandation de conduite ADL ECO est dépourvue d'économie au plus haut point. On recommande au mécanicien d'adopter une vitesse constante lorsqu'aucun conflit n'existe, alors que la réserve de temps entre deux points est tellement grande qu'il n'y a pas besoin de rouler à pleine vitesse (cela fait partie effectivement des connaissances de base du mécanicien). Au lieu de parcourir la ligne de manière économique il doit parcourir la ligne qu'elle monte ou qu'elle descende avec le Tempo-mat enclenché. Une incohérence en matière de technique énergétique qui met cependant en évidence le côté illogique du système et l'absence de connaissance de la pratique de conduite.

Limite du système

Temps de parcours et topographie: bien qu'inévitable pour une véritable économie d'énergie, la topographie d'une ligne ne va jamais être prise en considération par le système, étant donné que pour le programme informatique ce paramètre est beaucoup trop complexe. Cet aspect doit être confié aux mécaniciens de locomotives et à leur professionnalisme. Le système doit se contenter de fournir des informations nécessaires au mécanicien pour lui permettre de parcourir le trajet jusqu'au point de conflit dans le temps le plus optimal. Pour la conduite économique, le mécanicien a besoin du nouveau temps de passage au point de conflit et non d'une suite d'icônes qu'il doit interpréter et qui peuvent inciter à la confusion. Pendant ce temps, durant la régulation ADL, une heure vient s'afficher mais elle ne représente pas une heure de passage déterminante pour le mécanicien. Il s'agit tout simplement d'un point de service pour le système. Citation de la FAQ ADL: « Jusqu'à dernièrement lors de la publication de la recommandation de conduite, la vitesse de consigne «Vopt» était accompagnée d'un point de service. Cette indication du point de service incitait à la confusion puisqu'elle désignait la fin de l'optimisation et non le lieu jusqu'auquel la recommandation de vitesse était valable. Pendant l'optimisation, la vitesse de consigne peut changer plusieurs fois. Depuis dernièrement, le point de service n'est affiché que lorsque la recommandation de conduite est envoyée ; il est ensuite clairement séparé de la «Vopt». » Les techniciens ADL éprouvent des difficultés à procurer une heure de passage utilisable au mécanicien. Un point de service peut se définir facilement dans le système,

par contre, une information déterminante sur l'heure de passage doit être définie de manière utilisable pour le mécanicien; milieu de la gare, signal d'entrée ou quelque chose d'identique. Cela a pour conséquence de diminuer les possibilités de calcul de l'interface. La question qu'on doit alors se poser est de savoir pourquoi ADL existe ? Pour le fonctionnement du système comme un but en soi ou pour économiser de l'énergie? Durant la séance du début septembre, la question a été posée indirectement par un des représentants des partenaires sociaux: Après la fin d'une optimisation ADL, de nombreux mécaniciens ont la certitude qu'avec des informations déterminantes, ils auraient conduit d'une toute autre manière, c'est-à-dire de manière économique. Est-ce que pour l'opérateur du trafic ferroviaire un autre critère n'est pas aussi déterminant, à savoir la régulation du trafic? Donc : est-ce que l'objectif de l'ADL est d'assurer un écoulement fluide du trafic sur le réseau ou de permettre une économie d'énergie? On s'est réjoui de la référence faite à un autre but d'utilisation qui visiblement a dû être préparé de manière communicative dans le seul but de justifier à nouveau l'existence du système: Si ADL ne permet pas ou seulement de manière marginale d'économiser de l'énergie, il sert au moins à l'optimisation de la marche des trains. Maintenant, à quoi sert l'optimisation de la marche des trains? A la ponctualité? Quelle preuve ADL est-il en mesure de fournir que des trains soumis à une optimisation ADL arrivent de manière ponctuelle? Est-ce qu'un IC circulant de Zürich à Bern sans ADL serait arrivé en retard parce qu'il a dû s'arrêter en route?

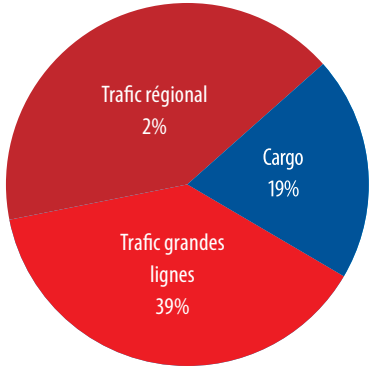
« Recommandation »

La gestion ADL doit se comprendre sous la forme d'une « recommandation » et non d'un ordre. Cela a l'avantage de conduire au fait qu'aucune responsabilité ne doit être assumée dans le cas d'une « recommandation » mettant en danger la sécurité. Il n'est pas rare de voir des indication ADL proposer des recommandations de vitesses plus élevées que les vitesses imposées par la signalisation, que les vitesses de gares de ligne ou de ralentissement. Le mécanicien doit interpréter, interagir avec et, en cas de danger, ignorer la recommandation ADL. Le mécanicien adopte naturellement la vitesse

maximale en se basant sur d'autres sources, Parfois le train se trouve dans différentes zones de vitesse: la queue du train est encore dans la courbe à 90 km/h, le milieu sur le tronçon à 120 km/h et la tête approche du signal d'entrée franchissable à 70 km/h. Est-ce que la recommandation de vitesse ADL est une information supplémentaire qui doit encore être interprétée? La réponse est : OUI. Mais avant nous étions en train de jongler avec quatre balles et ADL représente une balle supplémentaire, ce qui aura pour conséquence que le risque d'une interprétation erronée augmentera de manière proportionnelle. L'OFT a écrit après l'accident de Granges-Marnand qu'aucune distraction supplémentaire ne devait venir troubler la sérénité du mécanicien dans sa cabine, dans l'intérêt de la sécurité. ADL demande cependant une autre interprétation de la part du mécanicien. Le fait de camoufler les distractions sous des recommandation n'a comme seul but que de protéger les responsables et de reporter la responsabilité sur le mécanicien. Lors de la séance on nous a servi en guise de défense que ces derniers temps aucune annonce de mécanicien relevant de la sécurité à ce sujet n'avait été collectée. C'est manifestement faux. Avant la séance, j'ai reçu de cinq mécaniciens différents pas moins de douze annonces relevant de la sécurité durant le mois d'août, y compris les réponses ADL. En abordant ce thème, j'ai reçu la réponse lapidaire: « Cela dépend de ce que l'on considère comme relevant de la sécurité. » C'est ainsi que les recommandations de conduite devaient avoir la priorité sans risques sur les vitesses maximales autorisées sans que cela ne représente un risque pour les responsables et ceci en dépit de douzaines de rapport ESQ. Entre temps, les fautes les plus grossières devraient être corrigées avec la RCS-Release du 26.9.2016 (à la clôture de la rédaction, aucune évaluation n'était disponible).

« Calculation »

En comparaison avec la méthode de conduite « toujours à la vitesse maximale », ADL permet effectivement théoriquement d'économiser de l'énergie. L'économie réelle ne peut cependant pas être calculée car dans tous les cas il manque la valeur de base. On ne sait pas comment le mécanicien se serait comporté s'il n'avait pas



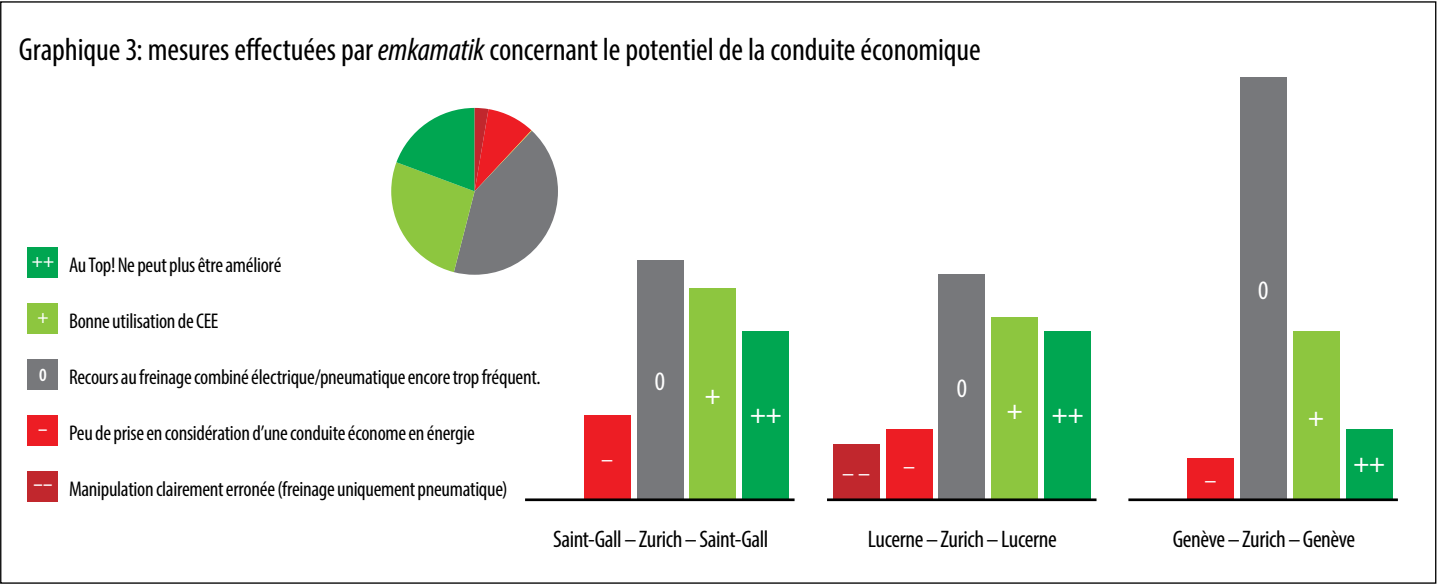
reçu de recommandation ADL. En outre, le calcul est encore rendu plus difficile en raison des différences de tonnage, des types de locomotives et de la topographie. C'est pourquoi les économies qui nous sont communiquées en GWh par an ne reposent que sur des estimations. En 2013, durant la phase de développement du projet informatique ADL, le pronostic suivant a été posé: **Le résultat est atteint.** (...) Un exemple chiffré simplifié nous montre dans quelles dimensions il sera possible à l'avenir d'économiser de l'énergie grâce à l'ADL. Un train de marchandises de 1600 tonnes de charge remorquée nécessite 185 KWH pour accélérer de 0 km/h à 80 km/h, alors que la locomotive choisie pour cet exemple est une Re 482 moderne. La consommation de la moyenne de la flotte – impliquée justement dans la traction de lourdes charges – est située plus haut. Dans le cas des charges plus légères et du jeune parc de véhicules du trafic des voyageurs, les chiffres sont proportionnellement plus bas. Chaque jour, sur le réseau des CFF ce ne sont pas moins de 9000 trains qui circulent à l'horaire. Si l'ADL pouvait permettre d'éviter à un cinquième des trains de devoir s'arrêter de manière intempestive, cela représenterait une énorme somme d'énergie économisée, à savoir 300'000 KWH par jour (1800 arrêts intempestifs par jour x 185 KWH). (...) On part toujours du principe que la régulation assurée par ADL permettrait d'éviter un arrêt énergivore à un cinquième des trains et on utilise pour cela comme valeur moyenne(!) l'énergie nécessaire à un train de marchandises de 1600 tonnes qui s'il ne disposait pas de la régulation ADL devrait chaque fois s'arrêter et réaccélérer à 80 km/h après l'arrêt. Plus loin on part d'un autre principe qui prévoit que le mécanicien de locomotive roule toujours à la vitesse maximale et qu'il ignore, respectivement n'est pas capable d'interpréter les signaux à l'avertissement. En 2013, les éco-

nomies potentielles ont donc été pronostiquées à environ 110 GWh. Au début de 2016 une analyse de l'année 2015 a été publiée: **Production ferroviaire efficiente en énergie – ADL: (...) En 2015, les centrales de gestion du trafic ont émis 525 000 recommandations ADL. L'adaptation du comportement du personnel des locomotives liée à cette régulation a permis d'économiser plus de 42 GWh de courant de traction.** (...) En 2015 ce sont donc 16% des tous les trains qui ont été régulés et on « pouvait compter » sur une moyenne de 80 KWH par annonce ADL (42 GWh divisés par 525 000 annonces ADL). Si le but annoncé de 20% de l'ensemble des trains pris en charge avait été atteint cette valeur estimée se monterait à 52 GWh. De même en janvier 2016 est apparue l'annonce suivante: **Watt d'Or 2016: a primé les CFF pour la régulation adaptative des trains:** (...) Le système délivre des recommandations de conduite aux mécaniciens afin que ceux-ci puissent éviter de s'arrêter de manière intempestive devant des signaux fermés. Les trains roulent de manière plus fluide, plus économe en énergie tout en épargnant le matériel. Grâce à l'ADL, les CFF économisent 72 GWh de courant par année. (...) Les économies estimées ont grimpé de 30 milliards de Wh en l'espace de quelques jours (sic!). Il n'y a donc visiblement pas de calculs qui soient exploitables. Les chiffres sont basés sur des estimations très, très optimistes en raison de l'acceptation erronée du fait que les mécaniciens sans régulation ADL se comportent comme des beta versions de robots et qu'ils ne roulent pas de manière prévoyante (Vmax-freiner-Vmax-freiner...). Pour l'acceptation tant interne qu'externe, une optimisation des chiffres est tout à fait concevable mais elle est toutefois déconnectée de toute logique en matière d'économie d'énergie.

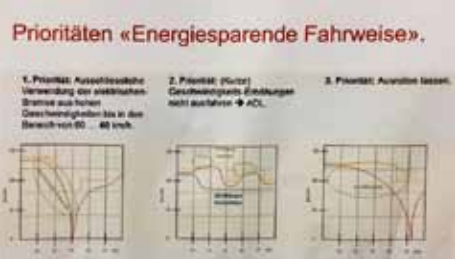
La divergence entre dépense et rendement du projet informatique ADL est frappante. Dans la brochure «ZF Operating» on jubile aussi; près de 5 millions de francs ont pu être économisés en 2015 grâce à l'ADL (42 GWh). Le montant se comprend naturellement en tant que rendement brut. Les frais pour son fonctionnement annuel ainsi que les besoins en personnel n'ont pas été pris en compte.

Mesures effectuées par l'entreprise emkamatik

En 2009, l'entreprise emkamatik a effectué une expertise sur la consommation d'énergie sur les lignes entre Zürich, Genève, St-Gall, Bâle Coire et Lucerne. Les mesures se sont déroulées dans le cadre du service régulier et sont restées imperceptibles pour les mécaniciens de locomotives. Après plus de 200 trains mesurés, la conclusion que la conduite économique des trains représentait un énorme potentiel d'économie s'est vite imposée. Sur les trains entre Lucerne et Zürich on a mesuré des valeurs situées entre 615 KWh et 842 KWh, donc un potentiel d'économie allant jusqu'à 37%. Entre Lausanne et Berne il s'élevait à 14% (141 KWh) et entre Zürich et Saint Gall 17% (220 KWh). Il a aussi été constaté que plus de la moitié du personnel disposait encore d'un potentiel pour optimiser la consommation d'énergie (Graphique 3). Si ce potentiel devait être épuisé – et admettons qu'avec un recours conséquent à la conduite économique des trains on ne pourrait économiser que 50 KWh par jour et par train –, cela nous donnerait une valeur fabuleuse de 164 GWh/an (50 KWh x 9000 train/jour x 365 jours). Même si on divise ce chiffre par deux puisque près de 50% des mécaniciens utilisent la conduite économique de manière optimale, on obtient toujours un chiffre considérable.



Formation à la conduite économique
Malheureusement, la proportion de mécaniciens qui roulent de manière conséquente avec la CEE, diminue continuellement. Les véhicules modernes en sont responsables car la conduite avec le tempomat ne nécessite plus une bonne connaissance de la topographie. Celui qui, à l'époque, fonctionnait comme chauffeur sur des vieilles locomotives sans vitesse affichée et ne possédait pas une connaissance approfondie



du terrain, générerait un stress énorme en cabine puisque des corrections devaient être entreprises de manière continue. La conduite économique était alors une évidence même si la consommation d'énergie n'était pas au centre des préoccupations. En tant qu'aspirant on était souvent sollicité par le mécanicien titulaire dans le cadre d'un petit concours: sur un trajet donné, l'aspirant devait par exemple rappeler 10 fois la marche lente (lorsque le mécanicien n'utilise ni la traction ni le frein sur une distance de 16000 mètres, un bourdonneur intermittent retentit). La ponctualité res-

taut cependant une des conditions de base. La formation, est aujourd'hui trop courte – principalement dans le trafic des voyageurs – pour obtenir une connaissance en profondeur de la topographie des lignes. Naturellement, la théorie fait toujours référence à la conduite économique. Elle est peut-être même abordée une fois sur le simulateur mais cela ne suffit pas. Les aspirants mécaniciens sont aujourd'hui drillés sur la conduite à pleine vitesse. C'est cela et rien d'autre qui sera utilisé lors de la course de contrôle qui suivra. En soi ce n'est pas totalement faux, car la ponctualité et un comportement sûr lorsque les conditions l'exigent sont des critères importants de l'évaluation. Mais cela incite l'aspirant à se concentrer sur les exigences nécessaires lors de l'examen. Finalement on ne cherche qu'à terminer la formation avec succès. La conduite économique est une autre manière de procéder qu'il n'est pas possible d'apprendre en parallèle tant la pression du temps est grande durant la formation. Les mécaniciens formateurs aimeraient bien instruire la conduite économique de manière approfondie, mais ils subissent aussi la pression du temps. La formation est tout simplement trop courte pour que ce potentiel ne puisse être développé. Ceux qui ont l'occasion de rouler avec des aspirants à la pratique sont étonnés de voir qu'ils adaptent chaque petite modification de vitesse sur le tempomat et qu'ils roulent toujours à la vitesse maximale. En raison de

leur manque de connaissance de la situation de l'exploitation régulière il n'est pas rare que le train doive s'arrêter parce qu'il est arrivé trop tôt à un point de service donné. Cependant, la conduite économique n'est pas intéressante qu'au niveau des considérations de la technique énergétique. Particulièrement dans le trafic régional, elle permet de réduire de manière considérable les manipulations à la conduite et le mécanicien peut rouler de manière moins stressée et plus sûre. Même dans le réseau spécifique du S-Bahn zurichois, un aspirant formé selon le schéma correspondant aux exigences des examens finaux effectuée entre deux et trois fois plus de manipulations (Vitesse affichée, accélérations, freinages) qu'un mécanicien adepte de la conduite économique. Afin d'effectuer une conduite sans stress il faut des connaissances profondes de la topographie, des réserves de temps sur la marche de son propre train ainsi que de la situation de l'exploitation en ce qui concerne le train qui précède et le train qui suit. Les effets des différentes méthodes de conduite sont expliqués dans le graphique 4. Entre Lucerne et Ebikon il faut rouler à fond afin que le train croiseur ne soit pas bloqué sur la simple voie près du Rotsee. Entre Ebikon et Zoug, il y a une grande réserve de temps qui permet de rouler de manière plus économique en adoptant la conduite économique des trains qu'en adoptant un ADL ECO. De même, entre

Zoug et Zürich on peut éviter un très grand nombre de manipulations inutiles lorsqu'on sait où il est possible de couper la traction et d'utiliser la configuration du terrain de manière optimale. Il est étonnant que l'on n'investisse pas plus de temps dans la conduite économique. Du point de vue de la sécurité cela représenterait déjà un « plus » pour les futurs mécaniciens et pour les CFF, cet investissement serait vite rentable sous la forme d'une économie d'énergie. L'acceptation auprès du personnel des locomotives existe mais diminue en fonction de la qualité des informations fournies par ADL. Il y aurait lieu de renvoyer les ingénieurs en informatique à leurs livres, si l'économie d'énergie devait continuer à constituer une des éléments clés du système. Par contre si l'optimisation de la marche des trains, la densité du trafic ou la simplification du travail pour les opérateurs du trafic devaient prendre le pas sur tout autre objectif, ADL glisserait peu à peu dans l'indifférence du personnel des locomotives ; dans le trafic des voyageurs plus rapidement que chez CFF Cargo. ADL a certainement du potentiel mais aussi ses limites. Des informations complexes sont souvent plus faciles à procurer par la radio. Comment serait-il possible à ADL de fournir l'information du chef circulation au mécanicien: «A la gare de X, il y a encore un S-Bahn avec un dérangement de portes. Perd 2 minutes jusqu'à X, où nous effectuerons un dépassement. Lorsque tu verras le signal d'entrée de X ouvert à l'image de voie libre, accélère à la vitesse maximale car derrière toi il y a encore un train direct qui serait sinon retardé. » Une pareille information permet au mécanicien d'opérer de manière optimale afin de favoriser le trafic ferroviaire et d'économiser un maximum d'énergie. Par une information codée de l'ADL – conflit avec le train précédent, Vopt 40 km/h jusqu'à X; [Icon] gestion manuelle du temps, [Icon] dérangement aux portes – il n'économise ni de l'énergie ni du temps.

Dans les faits

Dans l'ensemble du potentiel de l'exploitation ferroviaire, ADL ne détient qu'une faible importance en ce qui concerne l'économie d'énergie. Si les CFF voulaient prendre réellement les mesures d'économie d'énergie au sérieux, il y aurait lieu de procéder à une combinaison de l'ensemble des potentiels. Cela passe par un écolage complet à la conduite économique, par la transmission en phonie de situations complexes de la part du chef circulation ou de l'opérateur du trafic, ainsi que par une régulation du trafic simplifiée au moyen d'un ADL remanié, qui ne fournit que les informations essentielles et qui ne procure pas de recommandations mettant en danger la sécurité.

Sondage d'utilisation ADL 2016

Un sondage concernant l'utilisation de l'ADL a été effectué en juin 2016 par le biais d'une consultation générale. *Stephan Gut, président de la section Ostschweiz*

Le sondage doit maintenant fournir des résultats fondés par des moyens empiriques sur la satisfaction du personnel concernant l'ADL. Les statistiques constituent un bon instrument de marketing. Mais pour y parvenir on doit savoir lire et comprendre les statistiques. Souvent on arrive finalement à une toute autre conclusion que celle à laquelle on pouvait s'attendre. C'est pour cette raison que nous avons cherché à mettre un certain nombre de résultats en évidence de manière critique. Cela commence déjà avec l'introduction: « Les exigences résident dans la confiance en matière de conception et dans les attentes, respectivement les connaissances de base relatives au mode de fonctionnement de l'ADL. » L'accent essentiel est ainsi porté de manière indubitable sur la communication. Les mauvais résultats engrangés par le projet sont dus partiellement, comme le révèle l'intro, aux fausses attentes et à l'incompréhension du personnel des locomotives. Ce qui peut se traduire ainsi si on retourne le problème : lorsque particulièrement chez les mécaniciens de locomotives qui comprennent le système et qui refusent de l'utiliser car il gaspille de l'énergie? Ci-dessous, un échantillon des questions:

Question: Utilisez-vous la possibilité qui vous est offerte de vous adresser directement à l'opérateur lorsque vous n'êtes pas en mesure de comprendre la recommandation de conduite ADL ?
Quand le mécanicien de locomotives doit-il s'adresser à l'opérateur du trafic ? Doit-il se laisser distraire durant la marche? Ou doit-il plutôt le contacter après la marche et dans quel but ?

Question: Est-il possible d'atteindre la première vitesse de recommandation au plus tard après 1000 mètres conformément à la conduite économique des trains ?
«...conformément à la conduite économique des trains» signifie donc utiliser seulement le frein électrique en dégradant près de 50% de l'énergie cinétique. La poursuite de la marche à une vitesse constante est très énergivore. On suggère ici de manière erronée que ADL sous cette forme est compatible avec une conduite en utilisant uniquement le frein électrique.

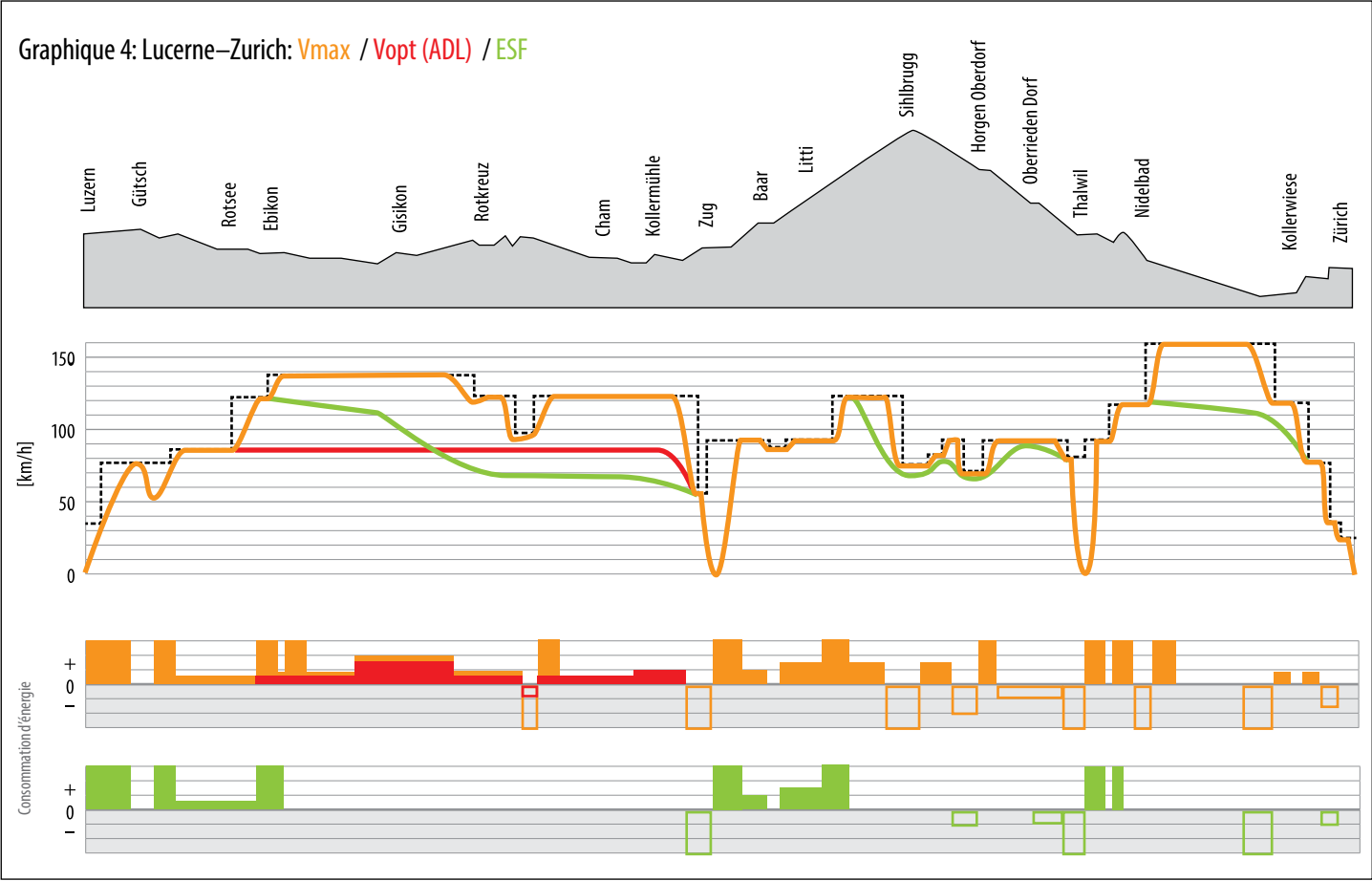
Combien de recommandations ADL recevez-vous en moyenne par service (optimisation complètes et non recommandations de vitesse

isolées)? Comment évaluez-vous le nombre de recommandation ADL moyen par service?

Rec	Trop peu	Adapté	trop nombreux
0-2	49%	41%	9%
3-6	10%	43%	47%
7-9	3%	17%	80%
9+	2%	9%	89%

Durant les 40 derniers jours de travail, j'ai été régulé au total 4 fois par le biais de l'ADL, plus une recommandation HOT. 40 services signifient près de 10'000 km de prestations. Cela représente, dans mon cas, avec environ 4 trains par service, une moyenne de 0.1 recommandation. Si le système fonctionnait, je devrais mettre une croix dans la case « trop peu ». Mais comme dans les 4 cas, cela n'a jamais fonctionné (deux fois l'arrêt malgré la régulation ADL; une fois ADL-Cancel durant le processus de freinage et une fois une modification permanente de vitesse fortement énergivore), il s'avère que pour moi ces quelques recommandations ADL ont constitué uniquement une distraction sans utilité. Où dois-je alors mettre ma croix? Et comment doivent être interprétés «trop peu / trop nombreux?

Constatations importantes:
5. Le mode de fonctionnement de l'ADL n'est pas connu des mécaniciens de locomotives. Le mode de conduite économique n'est pas connu des responsables de l'ADL; voilà où réside le problème.
6. Le mode de fonctionnement et l'utilisation de ADL-Eco ne sont pas reconnus / acceptés. ADL-ECO est reconnu et donc, de ce fait, laissé de côté.
11. Les mécaniciens avec peu d'expérience professionnelle respectent mieux les recommandations ADL que ceux qui ont une plus grande expérience (>20 ans). Analyse exacte; voyez l'article de gauche, au chapitre : Formation à la conduite économique. Les mécaniciens au bénéfice d'une plus grande expérience ont appris à effectuer la conduite économique en énergie de manière professionnelle et sont souvent plus à même d'évaluer la valeur de l'ADL. L'interprétation agréable qui veut que les mécaniciens plus anciens aient plus de peine avec les nouvelles techniques représente un argument faux et réducteur.



Trains sans mécaniciens sur un réseau ouvert

L'annonce très médiatique faite par le CEO du SOB Thomas Küchler, d'effectuer une exploitation expérimentale avec des train sans mécaniciens, a soulevé un nuage de poussière. *Hubert Giger, Président VSLF*



Tout de suite, des spécialistes ferroviaires de tous bords ont été présents afin d'émettre leurs commentaires sur les possibilités d'atteindre les meilleurs résultats en matière de trains automatiques. La manifestation ImmoTrans qui se tenait simultanément à Berlin a fait encore bouillir le sang un peu plus : enfin, on est des spécialistes du monde ferroviaire! Grâce à la présence de nombreux sensors et au fait que les véhicules soient solidaires du réseau ferré, tout semble réalisable en peu de temps. On ne rencontre que très rarement une pareille confiance en l'avenir. Je n'aimerais pas entrer en matière à proprement parler sur les aspects relatifs au fonctionnement autonome des véhicules

ferroviaire; nous étudierons volontiers en temps voulu les propositions et les paramètres nécessaires à une exploitation expérimentale, il faudra préalablement éclaircir toutes les responsabilités avec l'OFT. Les diverses allégations de Thomas Küchler étaient beaucoup plus intéressantes ainsi que les diverses relations entre-elles: - L'exploitation ferroviaire sans mécanicien doit aider à résoudre le manque de personnel des locomotives. - Le travail du mécanicien est de plus en plus exigeant, c'est pourquoi il deviendra visiblement de plus en plus difficile de trouver du personnel qualifié. - Sur les trains circulant de manière automatique il y a toujours un mécanicien

présent, le train roule tout simplement tout seul. - On pourra ainsi embaucher des mécaniciens avec un niveau de connaissances plus bas. - Grace aux trains automatiques la capacité du réseau est ainsi augmentée car la commande peut conduire de manière plus précise que le mécanicien.

On peut donc en conclure que ce n'est pas le salaire du mécanicien qui constitue le problème des compagnies ferroviaire mais bien les exigences élevées de la profession et, finalement, le marché du travail. Cela nous conforte dans l'idée qu'en raison de la progression continue des exigences de la profession de mécanicien de locomotives, la revendication d'une indemnisation plus haute est absolument réaliste et justifiée. Nous pouvons confirmer que la multiplication des introductions des différents systèmes ETCS Level 2 en Suisse, a fait progresser le niveau des exigences requises ainsi que les besoins en formation de manière significative. Il en va de même pour l'introduction prévue de l'ETCS Level 1LS qui nécessitera de nouvelles prescriptions ainsi que de nouvelles formations.

Thomas Küchler et tous les autres chercheurs d'avenir ont atteint un but: le métier de mécanicien de locomotives est pris au sérieux au sein de l'opinion publique de manière telle qu'il finira bientôt par ne plus exister. Rien que le jour même des communiqués de presse, deux aspirants mécaniciens m'ont téléphoné et m'ont demandé conseil afin de savoir s'il n'avaient pas intérêt à interrompre leur formation tout de suite car la profession n'avait de toute façon pas d'avenir. Il y a lieu de définir des priorités si des jeunes gens devaient être motivés à devenir mécaniciens de locomotives car nous avons besoin, à l'avenir, de nombreuses et nombreux collègues compétents.

Risque au niveau de la sécurité: «Lors de l'embarquement, le train est parti»

Selon la revue «K-Tipp» du 5 octobre 2016, un certain nombre de situations dangereuses se sont produites, durant lesquelles des trains sont partis malgré le fait que les portes étaient ouvertes. *Hubert Giger, Président VSLF*

«K-Tipp» 16/2016 du 5 octobre 2016 de Markus Fehlmann, rédacteur K-Tip: **Absence de dispositif empêchant le départ et dangers pour nous passagers.** <https://www.ktipp.ch/artikel/d/beim-einsteigen-fuhr-der-zug-los/>

Les voitures concernées étaient les VU III, avec lesquelles un départ est possible malgré le fait que les portes soient ouvertes car il n'y a pas de verrouillage de traction. Les CFF sont aussi concernés puisqu'en trafic longues distances il existe plusieurs types de trains dépourvus de blocage de la traction lorsque les portes sont ouvertes, comme par exemple les ICN ou les IC 2000. Le «K-Tipp» a constaté que des trains sans blocage de traction sont en service avec la bénédiction de l'Office fédéral des transports OFT. Selon l'OFT les compagnies ferroviaires sont chargées d'estimer l'état de leur matériel roulant et d'effectuer ensuite les améliorations nécessaires.

Parallèle avec le cas de Wimmis en automne 2013
Le jeudi 4 juin 2009, un accident de personnes s'est produit à Wimmis BE, impliquant un train de la compagnie BLS SA. Lors de sa descente du train, une femme a été coincée par les portes et s'est fait traîner sur quelques mètres. La femme souffrait de blessures multiples. La porte utilisée se trouvait hors quai. Informations: www.vslf.com/760.html
Le VSLF avait alors rendu publique puis déploré devant la cour, le fait que la barrière empêchant le départ du train lorsque les portes étaient ouvertes et qui avait été introduite dans le but d'augmenter la

lés par «K-Tipp» où les véhicules ne sont PAS équipés de tels blocages de traction, puisque dans le cas de Wimmis il s'agissait de «Lötschberger»-équipés du blocage de traction et que celui-ci avait été déclenché par l'entreprise. Donc d'une installation de sécurité mise hors service délibérément. Cela a été toléré de manière consciente par l'OFT. Le facteur de risque supplémentaire est assumé par le personnel des locomotives qui est conscient qu'une faute de manipulation peut se produire et que celle-ci pourra mettre les passagers en danger.

Responsabilités
Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer DE-OCF sont édictées par le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC. Mais ce département n'a certainement pas élaboré cette ordonnance elle-même, mais ce sont certainement les « spécialistes » des offices fédéraux correspondants. L'exécution et la surveillance des DE-OCF sont du ressort de l'OFT. La responsabilité de cette tâche est transmise aux différentes entreprises de transport ferroviaire. Les compagnies ont donc non seulement cette responsabilité au niveau de la sécurité, mais elles sont aussi chargées des mesures d'économie sur mandat des propriétaires et des actionnaires. Ces objectifs diamétralement opposés sont éloquentes. Un cas classique pour une autorité de surveillance désireuse de devenir active et de définir des barrières claires. Le seul qui ne peut pas se dégager de cette responsabilité supplémentaire et du danger occasionné sur le trafic ferroviaire est finalement le personnel situé tout à la fin de cette chaîne de transmission de responsabilité, à savoir le mécanicien. C'est pour sa protection que le blocage de traction a été monté et qu'il devait, selon les DE-OCF être en fonction au moment des faits. Toujours est-il que nous autres, mécaniciens de locomotives, devons continuer à être fiers de notre travail quotidien.

Blocage de traction empêchant un démarrage intempestif :
Selon les directives d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer OCF Art. 66.2 chiffre. 2 un blocage de traction, donc un dispositif technique empêchant le mécanicien de prendre le départ lorsque les portes sont ouvertes et que la lampe rouge de contrôle est allumée, doit être prévu et installé lorsque cela s'avère nécessaire au niveau du service. Un tel blocage de traction est installé d'usine sur les RABe 535 «Lötschberger», ainsi que sur tous les véhicules destinés au service sans accompagnement. Ce blocage de traction était cependant hors service au moment de l'accident de la RABe 535 «Lötschberger» du BLS SA.

[Annexe 2: DE-OCF]
Le VSLF avait demandé à l'OFT s'il était nécessaire du point de vue de l'exploitation de prescrire le recours à un blocage de traction en conformité avec les dispositions d'exécution sur des véhicules sortis d'usine en 2008 et utilisés dans le trafic du S-Bahn bernois ainsi qu'en tant que Regio Express avec des conditions de visibilité extrêmement mauvaises en gare de Berne et des trains jusqu'à 248 mètres de longueur. L'OFT a rejeté la responsabilité de cette décision sur les compagnies ferroviaires.

[Annexe 3: Lettres VSLF / OFT]
De tels blocages de traction sont des installations de sécurité qui protègent le mécanicien contre une manipulation erronée. Ils sont à englober de manière inévitable dans le trafic ferroviaire actuel, où le mécanicien prend le départ de lui-même. Les blocages de traction représentent un standard depuis de nombreuses années sur les trains du trafic régional S-Bahn et sur les véhicules du trafic Interregio des CFF. Il a semblé opportun pour le BLS SA de paralyser le blocage de traction sur les RABe 535 «Lötschberger» ainsi que les RABe 525 NINA au vu des nombreux dérangements aux portes. Les divers dérangements aux portes sont abordés dans le paragraphe annonces des mécaniciens de locomotives BLS.



Betteraves en suspension

Groupe technique VSLF

Même les Eaos de CFF Cargo ont été dernièrement assainis au niveau du bruit de roulement. C'est ainsi que des trains entiers constitués de wagons de marchandises Eaos chargés de betteraves traversent nos gares à pleine vitesse et qu'on entend quasiment aucun bruit. Un argument supplémentaire pour le rail qui n'est malheureusement pas assez entendu.



Instruction RABe 511

Urs Zwissig et Hubert Giger

Cet été nous avons été instruits sur un véhicule utilisé sur le S-Bahn et en trafic longues distances, à savoir le RABe 511 de chez Stadler SA. Deux jours de travail avaient été prévus à cet effet. C'était une bonne instruction avec suffisamment de temps pour se familiariser avec ce nouveau type de véhicule. Exemplaire.

Tronçons de ralentissement

Groupe technique VSLF

Annnonce de tronçons de ralentissement
Les inexactitudes dans la signalisation des tronçons de ralentissement sont à communiquer au chef circulation CC au moyen d'une annonce de mécanicien (ESQ). Comme les experts d'examens PEX ont la possibilité de demander les corrections concernant les tronçons de ralentissement directement à l'infrastructure, la demande de mise en conformité peut aussi être exigée par l'intermédiaire du PEX.

Extension de l'ALE

Comité du VSLF

Lors de la séance du comité des syndicats européens autonomes de mécaniciens de

locomotives, ALE, qui s'est tenue le 8 octobre 2016 à Salerno en Italie, il a été décidé à l'unanimité d'accepter le syndicat de cheminots danois Dansk Jernbaneforbund (DJF) en qualité de nouveau membre de l'ALE. Nous souhaitons une cordiale bienvenue à nos collègues du Danemark au sein de l'ALE.

L'ALE fédère dorénavant des syndicats de mécaniciens de locomotives en provenance de 17 pays d'Europe.



Communication

Groupe technique VSLF

L'honnêteté et la transparence sont certainement des vertus honorables. Pourtant, parfois il serait préférable de laisser un peu de marge de manœuvre à la fantaisie des uns ou des autres ...



Extrait des archives

Groupe technique VSLF

Eclaircissement concernant les soumissions d'offres 2012 du trafic régional des CFF

Dans une lettre de huit pages, le personnel des locomotives est mentionné déjà à la page deux, encore avant les coûts d'entretien, les frais fixes pour l'entretien des véhicules et les prix des sillons.

La constatation faite qu'un surcroît de conduite et d'encadrement face à des exigences plus élevées permet d'éviter un plus grand absentéisme sur le lieu de travail pour raison de santé est un fait remarquable.



Salez

Groupe technique VSLF

Présence d'esprit durant le service

Le mécanicien du S-Bahn de la compagnie SOB dans lequel un incendie criminel avait été déclenché le 13 août dernier et menaçait la sécurité des voyageurs, a eu la présence d'esprit d'amener son train jusqu'en gare de Salez (SG). Il a même placé son train à quai de telle façon qu'un embrasement du véhicule ne puisse pas se transmettre aux bâtiments de la gare.

Du bon personnel doté d'une capacité de décision et disposé à en assumer les responsabilités inhérentes est un capital important pour l'entreprise.

Le comportement du mécanicien a même été mentionné de manière positive sur la page Internet de la Communauté de travail des établissements de radiodiffusion de droit public de la République fédérale d'Allemagne ARD.

<http://www.fm1today.ch/der-angreifer-von-salez-sg-ist-tot/270436>

<http://www.tagesschau.de/ausland/an-griff-zug-schweiz-105.html>



Le quotidien ferroviaire

Guido Schmidiger

Information édifiante du quotidien ferroviaire

Dernièrement j'ai eu l'occasion de conduire un train de la DB Cargo ou Schenker selon l'appellation, pour le compte de CFF Cargo national étant moi-même prêté par CFF Cargo International, le tout tiré par deux BoBo's de CFF Cargo national, la première équipée de l'ETCS et l'autre pas. Arrivé à Bâle RB CFF la mission était de garer la loc dépourvue de l'ETCS sur la voie F 22 et

l'autre sur la G53. Lors de mon arrivée sur la voie F22 un collègue s'est annoncé prêt pour reprendre la locomotive pour assurer un train pour le compte de CFF Cargo national. Un 42xxx – qui correspond, selon le schéma de numérotation des trains à un train international du trafic combiné. C'est alors que tout s'est compliqué. Est-ce que mon collègue avait le droit d'utiliser la locomotive que je venais de remiser? Après trois téléphones et un peu de musique diffusée par la file d'attente, une décision a finalement été prise : il pouvait. Encore des questions? Une remarque doit cependant être permise. La roue est ronde et l'écartement mesure toujours 1435 mm.

Embranchement particulier

Groupe technique VSLF

Embranchement particulier en guise de liaison au réseau

Le début des travaux de construction en vue de désengorger le trafic à Berne Wylerfeld a engendré la disparition de la voie de raccordement en direction du Wylerpark où CFF trafic des voyageurs a son domicile.

Il ne reste qu'à espérer que cette action ne revêtira pas une valeur symbolique plus profonde et que l'administration n'aura pas encore moins de relations avec l'exploitation ferroviaire concrète.

Wankdorf

Groupe technique VSLF

Wankdorf est une halte et pas une gare. Il n'y a ainsi aucune vitesse de gare possible. Le savoir ferroviaire est difficile à acquérir. (Affiché dans divers locaux du personnel des locomotives)



Jusqu'à la limite du faisable?

Nous sommes trop chers. Nous tous. N'importe comment. Que nous soyons médecins, instituteurs, chauffeurs de taxi, ouvriers en équipe ou justement mécaniciens de locomotives. En tant qu'employés nous représentons un coût. Point final. *Markus Leutwyler*



La grande tentation d'effectuer là des économies est donc évidente. Cela se passe dans un premier temps de manière directe sur les salaires. Il n'y a pas besoin de verser des salaires élevés aux jeunes tant qu'ils ne sont pas habitués à autre chose. C'est une logique que j'ai toujours été habitué à entendre. Ce n'est que lors de la comparaison avec d'autres salariés que le sentiment désagréable s'installe. C'est comme si on ne devait pas boire assez si on ne s'était pas habitué à autre chose. Ou qu'on ne dorme pas assez partant du principe qu'on était fatigué depuis tout petit. Alors pas de problèmes? Pas tout à fait. La taille élevée du sous-effectif en personnel auquel les CFF continuent encore et toujours à être confrontés, est à attribuer essentiellement à un véritable exode de masse des jeunes mécaniciennes et mécaniciens de locomotives. Les salaires trop bas sont la cause principale de cette fuite. Entretemps, les salaires ont été ramenés à un niveau acceptable.

La bien nommée «pression des économies» reste cependant. Nous sommes maintenant vraiment trop chers. Il faudra donc se résoudre à presser à une autre place. Lors du dernier changement d'horaire, quelques tours ont été densifiés. Par exemple, il reste parfois quatre minutes à un mécanicien qui se trouve après plus d'une heure de conduite à la tête d'un S-Bahn à Ziegelbrücke pour changer de poste de conduite. Ensuite il effectue 1 h 20 de service S-Bahn, un petit changement de direction, une course en direction de Meilen puis le retour en direction de Zürich. Il nous arrive régulièrement d'effectuer des longs tours avec des temps de présence de plus de 630 minutes.

Ce n'est pas illégal. C'est pour cela que nous avons le droit d'entendre parfois: « Nous avons le droit de faire cela ». Les lois sont interprétées généreusement, en règle générale. Les restrictions imposées par l'état ne doivent pas mettre en danger la liberté d'entreprise.

Il serait théoriquement possible de tondre le gazon chez soi dès 7 heures du matin, de jouer de la clarinette de 8 heures à midi et de rénover la salle de bain au burin de 13 heures à 20 heures. On a le droit. Mais si cela représente un quelconque sens de se comporter ainsi est une toute autre question.

Respectivement, je me demande comment il est concevable de presser le personnel des locomotives jusqu'à la dernière goutte. Cela a des conséquences. Elles ne sont peut-être pas visibles du jour au lendemain. A l'image d'un voisin courroucé qui ne réclamerait éventuellement pas tout de suite. Les répercussions s'insinuent lentement mais sûrement dans le système. Ce qui m'a sauté aux yeux, c'est le « passage aux toilettes » qui a glissé au deuxième rang des causes de retard (annonces ErZu). Auparavant, les temps de rebroussement permettaient d'assouvir ce besoin humain. Aujourd'hui, le passage aux toilettes se fait au prix d'un départ en retard. Pourtant, le prix pourrait être encore plus élevé. Celui qui n'est pas en mesure de se protéger parfaitement contre cette pression est victime de stress. Et cela rend malade et mécontent. Bientôt on pourra dessiner un nouveau point sur la courbe des températures grâce à l'enquête de satisfaction du personnel 2016. Où va-t-il se situer?

Cela deviendra inacceptable lorsque la pression sera si grande qu'il sera alors impossible d'effectuer le travail de manière scrupuleuse et correcte à 100%. Sommes-nous arrivés à ce point? Personne ne le sait. Chaque fois qu'un accident se produit la détresse est grande. Et lors des analyses qui suivent, l'une ou l'autre irrégularité est mise en lumière. Mais c'est trop tard.

Nous tous sommes trop chers, je l'ai déjà dit. Pourquoi personne ne remet en question ce dogme? La qualité a pourtant son prix. Celui qui n'est pas prêt à le payer devra alors renoncer au produit. Car nous ne pouvons pas nous permettre de faire les choses à moitié.

Enquête concernant l'accident de Rafz ZH

Le rapport du SESE contient des recommandations et considérations importantes au sujet de la sécurité. Nous avons associé des extraits du rapport à nos considérations. Reste à savoir si le rapport sera suivi de faits. Nous allons suivre l'affaire. *Groupe technique VSLF*

Rapport final du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) sur la collision latérale intervenue entre un S-Bahn et un train Interregio le 20 février 2015 in Rafz (ZH)

- 3.2 Causes**
[...] L'enquête a mis en évidence les facteurs suivants, qui peuvent avoir contribué au déroulement de l'accident, de manière indépendante ou en interaction :
- Une situation exceptionnelle au niveau du trafic en raison de retards.
 - La luminosité différente des signaux qui a simplifié une confusion.
 - La coïncidence du positionnement des signaux qui a incité le personnel des locomotives concerné à les considérer pour son propre train de manière erronée.
 - La présence de mauvaises conditions lumineuses qui a rendu la lecture de la succession des signaux difficile.
 - La pression du temps imposée à lui-même par le personnel.

Implantation des signaux
1.7.1.3 Implantation des signaux en direction de Schaffhouse
Les signaux principaux sont échelonnés pour chaque voie à des distances d'implantations différentes. [...] Du même emplacement, le signal de sortie D93 situé à 530 mètres est visible entre les signaux C4 et C5. Les signaux de tronçon C4 et C5 sont situés à gauche et le signal de sortie D93, à droite de la voie concernée.

1.11.7 Processus d'implantation des signaux
[...] Une remise de chaque signal à lieu après la réalisation des travaux sur place. Les ETF parcourant principalement les lignes concernées sont à nouveau invitées. La remise se fait au moyen de checklists et est protocolée. [...]

2.3.2 Influence lors de l'interprétation des signaux
2.3.2.1 Vue sur les signaux depuis le S-Bahn
[...] Du point de départ du S-Bahn, en regardant tout droit devant on peut considérer facilement que les signaux verts sont destinés à la voie parcourue, à savoir la voie 4.
Le signal C% qui n'est pas valable pour le S-Bahn a été interprété comme étant valable en raison de sa plus grande intensité lumineuse par rapport aux autres signaux, indépendamment de l'image du signal.

Cela demande accessoirement une attention continue de la part des deux mécaniciens. [...]

3.1.4 Facteurs humains
Le signal de tronçon C% a été considéré comme valable en raison de sa plus grande intensité lumineuse par rapport à tous les autres signaux. [...]

4.1 Recommandations de sécurité
4.1.6 Emplacement des signaux
[...] Pour l'implantation des signaux, un certain nombre de critères d'exploitation sont pris en considération, tels que les temps de succession des trains, la longueur utilisable des voies, les temps de parcours, la libération des voies, etc. L'implantation des signaux ne devrait suivre que dans un second temps les besoins de l'exploitation. Dans un premier temps, elle devrait obéir aux exigences en matière de capacité de production humaine. [...]

4.1.6.2 Recommandation de sécurité No 102
L'OFT devrait auditionner les processus de détermination et de certification des emplacements de signaux auprès des exploitants de l'infrastructure, afin de déterminer si tous les signaux peuvent satisfaire aux exigences en matière de visibilité, d'échelonnement et de plausibilité au niveau de la luminosité émises par le personnel des locomotives.

Remarque du VSLF :
Une banale confusion de signaux a été le déclencheur de la collision de Raft. Si les signaux ne sont pas implantés sur une ligne, cela peut induire une confusion, particulièrement si les conditions lumineuses sont mauvaises. L'OFT ainsi que CFF Infrastructure sont responsables de cette situation. Il incombe aux ETF de refuser une installation telle que celle de Rafz. Lorsqu'une nouvelle installation est en activité, les rapports de mécaniciens ne peuvent plus changer les choses.

Personnel des locomotives
1.11.8 Formation de mécanicien de locomotives
La formation de mécanicien de locomotives chez CFF trafic des voyageurs dure 46 semaines (vacances comprises). Ce temps est réparti en cinq phases. La formation est planifiée au jour près et prévoit

une grande densité au niveau de la transmission des informations. [...]

2.3.2.3 Collaboration dans le poste de conduite
[...] Lorsque le mécanicien soumis à l'ancienne formation exécutait les tâches de mise en service d'un véhicule moteur de ligne, il avait passé déjà plus d'une année dans la cabine de conduite et avait dû réussir deux examens destinés à prouver ses connaissances et ses compétences. En conséquent, il disposait à ce niveau de formation de plus d'expérience que le mécanicien en formation actuellement ne peut en disposer deux mois après le début de la formation pratique. Il existe donc toute une constellation dans laquelle un mécanicien expérimenté attend plus d'expérience, plus de connaissances et de sécurité de la part d'un mécanicien en formation que celui-ci n'est en mesure de fournir. [...] Le mécanicien en formation n'était pas prêt au départ. Il ne l'a pas annoncé clairement au mécanicien. Au contraire : la quittance des annonces faite immédiatement par le mécanicien en ce qui concerne le processus de départ a suggéré un certain degré de préparation et d'attention, de manière inconsciente au mécanicien en formation.

3.1.4 Facteurs humains
[...] L'annonce des signaux et des manipulations dans la cabine de conduite n'a pas été engagée dans le but d'un contrôle mutuel. Les deux mécaniciens n'étaient pas conscients de l'influence que pouvait avoir l'un sur l'autre en matière de réflexion et d'action. [...]

4.1 Recommandations de sécurité
4.1.1 Collaboration dans le poste de conduite
[...] Tous les protagonistes n'étaient pas prêts au départ. Selon le point de vue du SESE, cette méthode de collaboration n'est exceptionnellement pas prédominante dans cet accident, mais elle met en évidence un autre problème répandu qui ne pourra être résolu que par la formation et la sensibilisation des personnes concernées. [...]

4.1.1.2 Recommandation de sécurité No 97
L'OFT doit s'impliquer de manière renforcée dans le domaine des facteurs humains et agir de manière à ce qu'un concept de formation destiné à toutes les personnes



concernées en matière de collaboration dans la cabine de conduite soit mis sur pied. Il doit entre-autres tenir compte de thèmes tels que : communication verbale et non verbale, influence exercée par la hiérarchie, niveau de formation et expérience.

Remarque du VSLF:
Avant que toutes les personnes présentes dans le poste de conduite ne soient installées et prêtes au départ, aucune roue ne doit tourner.

Temps de rebroussement
2.2.6 Planification des rebroussements
Il ne restait au mécanicien que 7 minutes pour changer de bout à Rafz en raison du retard. Le mécanicien qui a effectué la course de comparaison le 25 février 2015 a utilisé 10 minutes sans pression. Les deux temps utilisés sont plus longs que les 5 minutes prévues dans le temps alloué par les tableaux de service (qui peuvent être encore raccourcis en cas de besoin). [...]

4.2 Considération sur la sécurité
4.2.1 Temps directif pour le rebroussement
4.2.1.1 Constatacion
CFF trafic des voyageurs se base sur une directive interne lors de l'élaboration des tableaux de service pour le personnel des locomotives, selon laquelle le rebrousse-

ment d'une composition de type RABe 514 de 100 de long nécessite seulement 5 minutes à un seul mécanicien. En cas de besoin ce temps peut être raccourci.

Le SESE constate que :
Une fois le rebroussement a nécessité 7 minutes alors qu'une certaine pression du temps existait.
Un fois il a nécessité 10 minutes sans pression de temps.
Dans les deux cas il a fallu plus que les 5 minutes prévues. La possibilité d'une réduction reste de ce fait cependant discutable. On peut aussi se poser la question de savoir si les temps disponibles suffiront alors pour qu'un mécanicien en formation puisse effectuer le travail.
Si les temps de travail sont trop courts pour effectuer toutes les tâches, la pression va exercer une propension à la faute pendant que des manipulations relevant de la sécurité sont accomplies.

4.2.1.2 Considération de sécurité No 1
Groupe cible : Planificateurs des tableaux de service chez CFF P
Les temps prescrits pour les préparations et remisages nécessaires à l'exploitation devraient être remis en question au vu de leur influence sur la sécurité et, le cas échéant, ajustés.

Remarque du VSLF:
Un personnel professionnel ne se laisse pas imposer le départ par l'horaire avant que les conditions pour le départ ne soient réalisées. En outre, les temps de préparation élaborés dans un bureau ne sont pas déterminants, ni lorsque le trafic est ponctuel, ni lorsque des retards existent. Si une quelconque pression devait être exercée à l'encontre du personnel des locomotives à ce sujet par une ETF ou CFF Infrastructure, celui-ci est prié de l'annoncer au VSLF.

«Geste métier»
2.3.2.4 Procédure uniformisée « Gestes métier »
Avant le début des six points des « Gestes métier » le prochain arrêt est annoncé à haute voix. De la sorte, les pensées sont orientées sur « marche », mais ce n'est que par ce moyen que le prochain arrêt sera atteint. [...] Ensuite il y a lieu de concentrer l'attention sur le signal, de reconnaître son image et la voie à laquelle il appartient. L'attention ne se porte que brièvement vers l'avant.
Le prochain point est l'observation des données ZUB, ensuite l'heure du départ ainsi que l'installation de contrôle des portes. Les trois points portent l'attention vers l'intérieur, sur les indicateurs qui se trouvent sur la table de conduite. Il appartient aussi à la pratique de jeter un coup



d'œil dans les rétroviseurs afin d'identifier d'éventuels mouvements de personnes dans la zone des portes. Ensuite le regard se tourne vers la table de conduite afin de presser la bonne touche de fermeture des portes. L'efficacité de la pression sur la touche de fermeture est contrôlée par un nouveau coup d'œil dans le rétroviseur. Le regard s'oriente à nouveau sur la lampe de contrôle des portes dont on attend l'extinction. L'attention se porte vers l'intérieur mais aussi en arrière en alternance.

Le prochain point requiert que l'attention se porte une fois encore vers l'avant pour observer l'image du signal. On peut se demander dans quelle mesure un point doit être vérifié une nouvelle fois avec la même attention alors que dès le début du processus standardisé il a été reconnu avec certitude et qu'il peut être considéré raisonnablement comme effectué. [...]

Le processus de départ est un processus très dense qui se déroule dans un court laps de temps et dont les conditions à remplir sont nombreuses. A total avec la situation de départ, sept séquences sont à effectuer dans la procédure standard «

Gestes métier ». Cinq séquences d'entraînements servent au service commercial et aux besoins de l'exploitation, deux concernent la sécurité.

3.1.4 Facteurs humains

[...] La procédure de départ standardisée «Gestes métier» est orientée dans le sens où les pensées se tournent d'abord vers le prochain arrêt. Bien peu de séquences du processus servent à assurer la sécurité lors du départ. [...]

4.2.2.2 Considération sur la sécurité No 2 Groupe cible : CFF trafic des voyageurs

CFF trafic des voyageurs doit agir de sorte que la forme initiale de la procédure de départ standardisée «Gestes métier» soit débarrassée des processus ne relevant pas de la sécurité.

Remarque du VSLE:

Le rapport d'accident sur la collision du 29 juillet 2013 à Granges-Marnand s'est aussi élevé dans un de ses chapitres contre les «Gestes métier». La version actuelle des «Gestes métier» ne contient désormais plus que cinq points.

Indicateur ZUB Anzeige / Données de l'infrastructure

3.1.4 Facteurs humains

L'indication ZUB «8888» ne fournit aucun renseignement sur l'image du signal et les annonces ZUB ne sont généralement considérées comme sûres du point de vue de la technique des signaux. Cependant, l'observation de l'indicateur ZUB est une séquence de la procédure de départ standardisée «Gestes métier».

Une indication ZUB «8888» peut conduire de manière erronée à considérer que le prochain signal ne présente pas l'image «arrêt».

4.1.5.2 Recommandation de sécurité No 101

L'OFT doit agir afin qu'entre la mise en service d'une cabine de conduite et la première réception de données émanant de l'infrastructure concernant une surveillance de la vitesse, le dispositif de surveillance du train puisse arrêter celui-ci par un serrage imposé avant le point dangereux.

Remarque du VSLE:

Suite à une initiative du VSLE, il a été ordonné que lors du premier départ, une restriction de vitesse à 40 km/h soit respectée jusqu'à ce que le premier signal soit franchi ou qu'une balise n'ait transmis des données concernant la surveillance de la vitesse.

Si une installation limitant la vitesse à 40 km/h jusqu'à la première réception de données de l'infrastructure existait sur le véhicule, il serait possible de renoncer à l'implantation de balises destinées à empêcher le départ intempestif des trains sur l'ensemble du réseau et la sécurité serait cependant assurée.

L'économie au niveau des coûts serait importante. ➡



Entretiens avec les CEO

Informez-vous sur les thèmes et enjeux d'actualité, profitez-en pour discuter personnellement avec le patron des CFF et réseauter avec vos collègues. Florian Fassbind, mécanicien CFF Cargo

De: Fassbind Florian CFF Cargo

Objet: Invitation Rencontre avec le CEO

Date: Août 16, 2016

Pour: Keller Yannik SBB CFF FFS

Copie: G-PN-LPC, G-HR-PN

Bonjour Monsieur Keller,

D'abord, je tiens à vous remercier pour l'invitation. Je me suis réjoui. En plus de notre CEO, j'aurais aussi rencontré certains de mes collègues mécaniciens qui travaillent maintenant pour Voyageur.

Malheureusement, il me faut annuler. Je ne pourrai pas participer à la rencontre avec le CEO à Zurich. Voir la lettre de mon supérieur ci-dessous.

Le manque d'effectifs du personnel de locomotive (rappelons qu'il s'agit d'une situation permanente !) rend cette visite impossible. Je suis extrêmement déçu et fâché. Encore une fois, cela touche les mécaniciens de Cargo. Nous sommes trois et nous aurions été très heureux de pouvoir venir.

Peut-être M. Meyer pourrait-il intervenir personnellement, pour que nous aussi, nous ayons une fois l'occasion de participer à un échange d'idées. Car malheureusement, cette histoire nous laisse un arrière-goût déplaisant.

Je pense qu'on pourrait envisager de rayer les mécaniciens de locomotive de Cargo de la liste de distribution pour les informations de ce genre. Parce que la situation du personnel est, comme je l'ai déjà dit, une condition permanente. Et quand vous apprenez que vous ne pourrez pas participer, vous vous sentez terriblement frustré.

Le nombre de participants étant certainement limité, espérons que le personnel de Cargo CFF n'a pas pris la place de quelqu'un d'autre.

Cordialement,

Florian Fassbind

G-PN-LPC-ROT-RBL5

Dialogue avec le CEO.

CFF intranet

Rencontrez notre CEO, Andreas Meyer, dans une ambiance décontractée à l'occasion des manifestations informelles de cette année.

Andreas Meyer vous invite cordialement à un échange informel suivi d'une grillade. Quatre manifestations sont organisées entre juin et septembre, sur quatre sites. Les dialogues avec le CEO ont toujours lieu en fin d'après-midi. Informez-vous sur les thèmes et enjeux d'actualité, profitez-en pour discuter personnellement avec le patron des CFF et réseauter avec vos collègues.

Après un aperçu de la situation actuelle et des défis que les CFF doivent relever, la soirée sera placée sous le signe de l'échange avec Andreas Meyer et des collègues d'autres unités et divisions.

Inscrivez-vous dès à présent. Nous nous réjouissons de votre présence.

La participation à l'atelier sur l'orientation clientèle de votre région et le temps de trajet sont considérés comme temps de travail (bonification en temps).

De: G-PN-LPC-ROT

Date: 16 août 2016, 14:43

Pour: G-PN-LPC-ROT-RBL,

G-PN-LPC-RNS

Copie: G-PN-LPC, G-HR-PN

Objet: Rencontre avec le CEO

Bonjour à tous,

Vous vous êtes inscrits pour l'événement avec le CEO Andreas Meyer et vous avez reçu une invitation personnelle.

La participation à des événements de ce genre est toujours précaire pour les employés qui effectuent des tours de travail. Les répartiteurs, de même que les superviseurs, s'efforcent toujours de vous permettre d'y participer.

Malheureusement, à cause de la situation du personnel, il est impossible de vous retirer de la répartition pour vous permettre de participer jeudi prochain. Cela nous obligerait à laisser les trains sur place et à nous expliquer auprès des clients. Je ne pense pas que cela aille dans le sens d'Andreas Meyer, de CFF Cargo ou de la satisfaction des clients.

Afin d'augmenter vos chances de participer une prochaine fois, je vous prie, au préalable, de prendre contact avec le supérieur ou le répartiteur avant de soumettre votre demande. La situation actuelle est désagréable pour les deux parties.

Je compte sur votre compréhension tout en étant bien conscient qu'il ne s'agit pas là de très bonnes nouvelles. Si la situation devait changer à court terme, vous auriez bien sûr, la possibilité d'assister à cet événement.

Salutations,

Responsable de secteur Ost
Chemins de fer fédéraux suisses
CFF Cargo SA
Secteur Suisse
Production



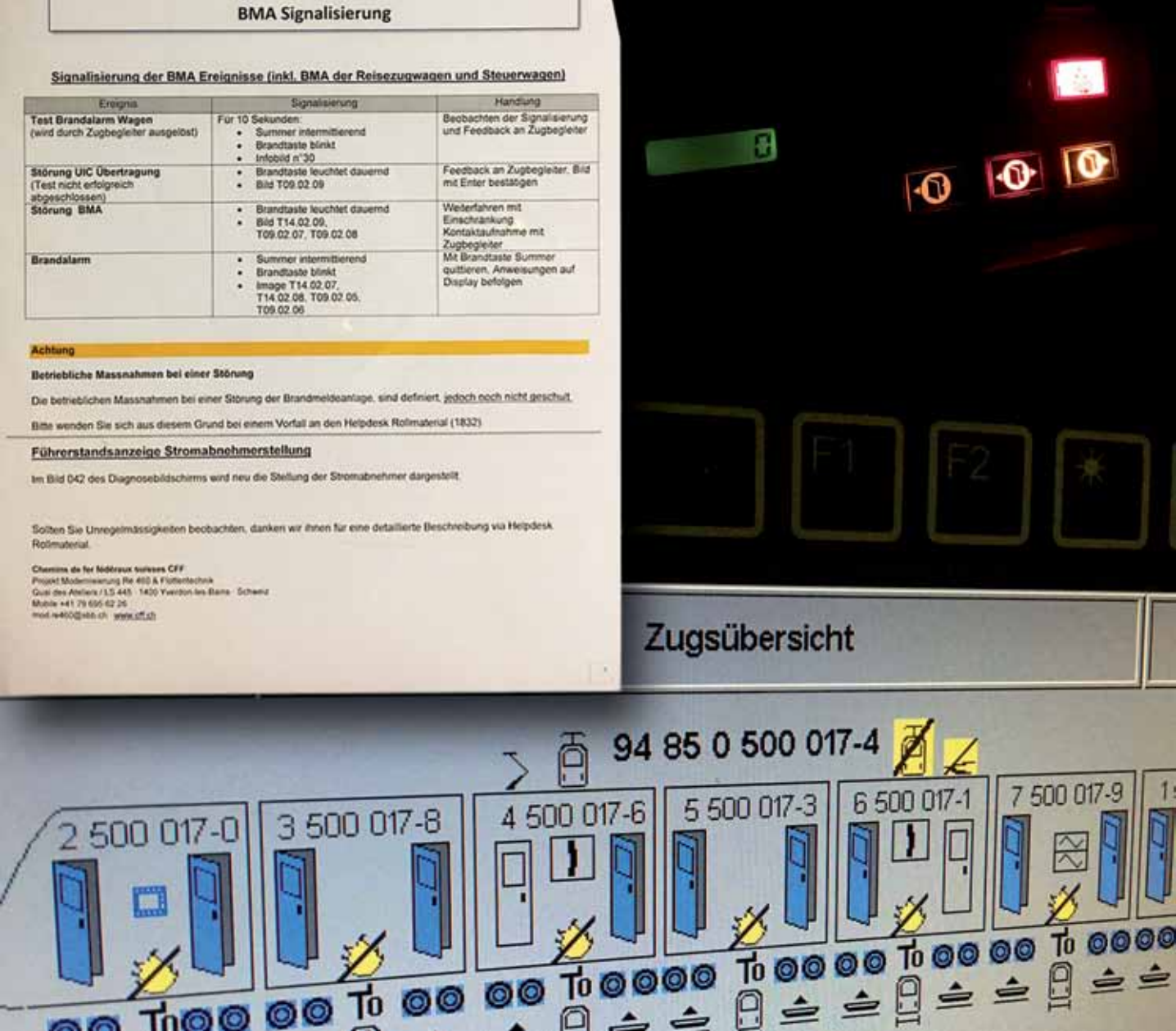
Eclairage permanent dans la cabine de conduite

En tant que mécaniciens de locomotives nous sommes en route à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Dans les tunnels il fait nuit quand on y rentre et il fait clair quand on en sort. Markus Leutwyler

Ainsi, lorsque dehors il fait nuit, chaque lumière supplémentaire peut nous déranger énormément. C'est pourquoi, il nous est possible de régler l'intensité lumineuse de chaque affichage important. La couleur rouge signifie dans tous les cas « danger ». Durant la marche, aucune lampe rouge ne doit être allumée. Depuis quelques temps, des lampes indicatrices pour les systèmes d'annonces d'incendie « BMA » ont été installées dans les cabines des ICN ainsi que des Re 460. La seule chose stupide dans l'histoire est que le système d'annonce ne fonctionne pas correctement. Et c'est ainsi que l'on se retrouve, bon gré mal gré à conduire des heures en-

tières avec une lampe rouge éblouissante sur notre poste de travail. Cela confine pour moi à la négligence. Car à l'image du fait qu'aujourd'hui quasiment plus personne ne prenne au sérieux la lampe « de dérangement à la commande des portes » sur les DPZ, on va finir par s'habituer au fait que cette nouvelle lampe rouge soit allumée en permanence. Ce qui aggrave encore les choses est que cette indication se trouve juste à côté de celle, rouge aussi, qui indique que les portes sont ouvertes. En ce qui concerne l'installation d'annonce des incendies, quelque chose est allé de toute façon de travers. Un document dont les annexes ne peuvent pas être ouvertes

a été placé dans le tableau d'affichage virtuel. Une correction a suivi. Pourtant, celui qui espérait un quelconque éclaircissement a continué à être déçu. Une jungle confuse et pleine de règlements nous a été fournie. Une feuille est placardée dans les trains automoteurs. En cas de dérangement de la « BMA » il y figure : « poursuite de la marche avec restrictions, prendre contact avec l'accompagnant du train ». Un peu plus bas : « Les mesures d'exploitation en cas de dérangement du dispositif d'annonce des incendies sont définies, mais ne font pas encore l'objet d'une instruction. » Merci pour ces informations de la plus haute importance ! ➡



Lignes de sécurité

Est-ce que les lignes de sécurité sont valables pour tous ? Groupe technique VSLF

Il est fréquent de voir que le personnel de sécurité équipé d'un gilet de protection jaune fluo se tenir entre les lignes de sécurité et le bord du quai. Un mécanicien a rapporté cet état de fait à son CLP, lequel a éclairci la situation.

CLP : Un mécanicien s'est présenté aujourd'hui à moi en raison du fait qu'il avait constaté fréquemment que les patrouilles de sécurité se tenaient entre les lignes de sécurité (à quai) et les trains. Hormis le fait que cela représente un mauvais exemple, cela limite la vision du mécanicien en direction de l'arrière-plan. Il en a déjà parlé avec une patrouille qui lui a répondu que cela faisait partie de leur instruction. C'est pourquoi je me permets de te demander : en est-il vraiment ainsi ?

Réponse de l'Adjudant, remplaçant du chef de l'organisation de la sécurité : Bonjour Bref et simple – Non, cette affirmation est fausse ! Est-ce que je peux te demander de transmettre à tes mécaniciens de signaler, lorsqu'ils l'observent, tout comportement erroné des TAS (Securitas) en mentionnant la date, l'heure et l'emplacement ? Cela nous aide à prendre cette problématique directement à la racine. Sinon, nous pouvons toujours rappeler à tous de se comporter comme ils ont été instruits. Dans ce cas, le succès ne serait que très limité ... Merci pour ton estimable soutien. ➡



La prime

« Le contraire de bon, part aussi d'une bonne intention ... » ou comment une prime peut avoir un effet boomerang. Stephan Wirz, mécanicien Lucerne



Oui, je l'avoue : cela m'est aussi arrivé. Une de ces primes adressées délibérément et inavouables. Ça aurait pu, mais j'y ai renoncé. A 850 francs ou 2 journées de congé. Le sentiment est né en moi que mon chef m'avait accordé une prime uniquement parce que j'avais eu l'impudence de lui demander si j'en méritais une. Et que tous ceux qui n'avaient pas eu le courage de demander passaient tout simplement à la trappe. Lors d'un entretien personnel, mon CLP m'a naturellement contesté mon interprétation, toutefois sans preuves ni références concrètes. Il n'était pas tenu d'en fournir. Car la force de sa tâche réside dans le fait qu'il chargé et mandaté pour agir de la sorte. Il ne lui a pas été possible de donner des grandeurs quantifiables qui auraient été déterminantes pour la remise d'une prime. Il est celui qui donne la mesure. Et il est de notoriété que nous ne sommes pas tous égaux. On doit ici soulever la problématique que chaque CLP est en mesure de récompenser ses employés comme bon lui semble, car il n'y a pas des grandeurs quantifiables prescrites. Vive l'arbitraire ! On voit ici clairement que du côté de la direction on ne conduit pas mais qu'on se contente d'administrer le personnel. De manière stupide, je me suis senti responsable de tout ce dilemme : Etais-ce moi qui avais initié par le biais d'un PAC cette consultation RE de mauvais augure lancée le 21 mai 2015 avec comme expéditeur «RP Zürich Insel Mitte» et qui se terminait pas cette phrase sincère «même si cela ne vous donne pas la possibilité d'acheter quelque chose...». Sous le titre « Afin que le personnel des locomotives puisse s'acheter quelque chose (PAC Nr. #36393) », j'avais décrit la possibilité de motiver le personnel d'une part et, d'autre part comment il pouvait être indemnisé, lorsqu'il était disposé à donner plus de RE. Dès la première étude, l'expert a montré sa tendance à rejeter la proposition,

mais malgré tout la suite de l'évaluation a été ajournée jusqu'à fin novembre 2015. Le 7 avril 2016 (!) la réponse finale au PAC est arrivée : « Nous (Remarque : Je ne suis pas en mesure aujourd'hui encore de savoir qui est ce NOUS) avons décidé que nous n'introduirions aucune incitation financière pour les RE... » Le reste de l'histoire est suffisamment connu. Alors maintenant : qu'en est-il de la crédibilité ? Ou s'agit-il tout simplement d'une phase démente ? Est-ce que je ne suis pas en train de confondre prime avec incitation financière ? En effet, selon la CCT, à l'article 96, « des primes (...) peuvent être attribuées ». Il n'est cependant fait aucune mention de « mécaniciens zélés ». Qu'il s'agisse de RE, RTT ou de n'importe quelle jolie abréviation aussi déterminante soit-elle, je ne permettrais pas de considérer cette action comme une « prestation extraordinaire ». C'est pourquoi je considère tout simplement douteux et répréhensible de distribuer des « susucres » de cette manière sans informer au préalable toutes les personnes potentiellement concernées de manière plausible et transparente du fait qu'il existe une possibilité de grappiller une sucrerie. C'est finalement à chaque individu de déterminer pour lui-même s'il veut s'autoriser des calories supplémentaires ou s'il préfère continuer à se mouvoir de manière souple et svelte dans la jungle du temps de travail. Mais ils doivent le savoir. Ce serait une chose franche et correcte. Dans tous les cas, je considère que cela constitue un traitement inégal au sein de la catégorie des mécaniciens de locomotives. Et si le but de cette action devait être de générer de l'agitation parmi les mécaniciens de locomotives je ne peux dire qu'une chose : Bravo, objectif atteint ! Car lorsque le personnel des locomotives commence à s'entre-tuer, il n'en restera finalement que quelques-uns à la fin. Tout au plus les loyaux, les gentils et les conformistes. Belle prévision ! ➡

CI = Cargo International = «Cargo nous laisse indifférent . . .»

CFF Cargo International a été créée en 2010 sous la forme d'une société anonyme. Les actionnaires principaux sont les CFF à raison de 75% et Hupac pour les 25% restants. Des sociétés sœurs comme CFF Cargo Deutschland GmbH et CFF Cargo Italia S.r.l., en font partie ce qui permet de mettre l'accent sur le trafic international des marchandises à travers l'Europe. *Ruedi Gfeller, comité VSLF*



Des structures sveltes et une orientation claire dans le trafic nord-sud doivent rendre CFF SBB Cargo International concurrentielle au niveau du marché et lui permettre de maintenir sa position. L'entreprise a garanti des conditions d'emploi progressistes et attractives à l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs dans tous les secteurs. En 2012, les partenaires sociaux ont signé une convention collective de travail qui tient compte des conditions cadres commerciales et du haut niveau de concurrence qui règne au sein du marché des transports européen. Les syndicats se sont annoncés prêts à accompagner le processus de restructuration de manière constructive.

Au changement d'horaire 2014/2015, les mécaniciens de locomotives de CFF Cargo International reçoivent leurs tableaux de service seulement 10 jours avant le début de leur validité et ceci en dépit de demandes répétées. Peu après, ces répartitions ont été annulées et de nouvelles ont été éditées. Il va de soi que la situation des jours de congé et de compensation avait fondamentalement changé. OLDLT, article 15 paragraphe 3 prévoit que les jours de congé doivent être attribués à l'avance dans la répartition des services. Les collègues ont avalé la couleuvre compte tenu de la promesse formelle qui leur avait été faite d'une amélioration du côté de la planification. Il ne se passa pas trois mois avant que le premier changement de l'année (JUP) ne passe par là. Ce ne sont pas seulement les services qui ont changé, mais, une fois

de plus, la répartition des jours de congé. De cette situation découle aussi celle des congés de compensation car ce n'est qu'avec l'accord des collaborateurs que ceux-ci peuvent être attribués de manière isolée. L'OFT pense, pour sa part, qu'il doit y avoir un accord donnant donnant. Durant la même période, le taux plancher de l'Euro a été relevé par la Banque nationale suisse ce qui a provoqué la mise sous pression financière de CFF Cargo International ainsi que d'autres compagnies de transport ferroviaire. On a esquissé une augmentation du temps de travail contre garantie de la place de travail en guise de remède éprouvé. Le point central résidait dans l'élévation du temps de travail journalier à 510 minutes, de manière rétroactive depuis février 2015. Dès 2016 le temps de travail devait être ramené à 504 minutes et dès 2017, les dispositions de la convention collective de travail devaient à nouveau prévaloir, cette dernière mesure a finalement été repoussée d'une année. Jusqu'à fin 2017 une garantie de salaire et de travail est accordée à l'ensemble du personnel. Si la situation financière de CFF Cargo international devait s'améliorer par rapport à maintenant, la convention serait révisée. Il faut relever que l'Euro ne fait pas des sauts de joie mais qu'il se maintient bien à un taux de conversion de 1.08-1.10. Avant l'introduction du taux plancher (en 2011), il se situait à 1.04 avec une tendance à la baisse.

Entre temps, Cargo International a terminé les décomptes de temps de travail

annuels et ce qui était redouté s'est finalement produit sous la forme de différences importantes. Un ancien problème récurrent est réapparu: Quand a-t-on demandé des congés supplémentaires et quand s'est-on vu attribuer des congés imposés? En outre les collègues n'ont pas été en mesure d'atteindre le temps de travail annuel avec les services qui leur ont été attribués. Si durant la période comptable le temps de travail annuel est inférieur à 2025 heures sans que l'accord de la collaboratrice ou du collaborateur n'ait été requis, le décompte est complété à 2025 heures par l'entreprise. Des soldes de temps de travail supérieurs à - 25 heures en fin de période comptable sont ramenés à - 25 heures par CFF Cargo International, sauf si ces soldes négatifs sont le résultat des requêtes de la collaboratrice ou du collaborateur. Cargo International continue à attribuer trop peu de temps de travail afin de pouvoir respecter les prescriptions.

A fin janvier 2016, Cargo International a informé son personnel sur les mesures d'assainissement de la caisse de pension CP CFF. On y fait état de l'opinion que le personnel doit contribuer à ces mesures pour moitié ce qui correspond à un montant de 2.3 millions de francs. Pour ce faire, le personnel devra travailler 45 heures par année en plus entre 2017 et 2024, ce qui signifie au total 315 heures. Si nous prenons un salaire horaire moyen de 25 francs et qu'on le multiplie par les 600 employés que comptent environ l'entreprise, on se rend compte que les collaborateurs à eux seuls

ont payé l'ensemble de la contribution d'assainissement.

Nous continuons à être éblouis, plus précisément par le premier JUP de 2016: Après le changement d'horaire, le calendrier est complètement vide. Aucun jour de repos ni de jour de compensation n'est mis en rotation au-delà de la date du changement d'horaire. Une fois de plus, le personnel ne sait pas comment il travaillera, il ne sait pas non plus ce que sont devenu les jours de repos auxquels il a le droit légalement. Après un certain nombre d'interventions la totalité des tours était disponible, y compris les jours de repos et les jours de compensation. Ce qui est déplorable est que les collègues qui ont osé réclamer ont été quasiment considérés comme des râleurs. «Love it, change it or leave it» est devenu le modèle de Cargo International. Dans tous les cas, les collègues «râleurs» ont choisi pour eux la dernière proposition et ont quitté l'entreprise.

La réglementation sectorielle du temps de travail est incorporée à la CCT chez CFF Cargo International. Il y a peu est apparu au grand jour que CFF Cargo International avait engagé des mécaniciens conformément à la CCT mais avec un supplément spécial dans leur contrat de travail. De quoi s'agissait-il dans ce supplément? Pour l'ensemble des règles régissant le temps de travail il y lieu de respecter la LDT et l'ordonnance y relative, à savoir l'OLDLT. Il était tout de suite évident pour nous que de tels contrats contrevenaient directement à la CCT. Nous sommes aussi certains que CFF Cargo International le savait pertinemment mais que l'essai avait été tenté délibérément. Ceux qui laissaient traîner leurs oreilles ont pu entendre que certains prestataires de service ne pouvaient ou ne voulaient pas effectuer les prestations construites en conformité avec la LDT. La suspicion s'est encore renforcée en pensant que ces contrats n'avaient été créés que pour que ces tours puissent être attribués à notre propre personnel. Un état des choses officiel manque toutefois pour le confirmer. CFF Cargo International est actuellement occupé de manière intensive dans le recrutement de nouveau personnel des locomotives (image).



CFF Cargo

Si je regarde rétroactivement ces douze dernières années, je peux dire que beaucoup de choses se sont faites chez CFF Cargo. D'autres divisions sont encore plongées dans le sommeil de Cendrillon et elles vont bientôt vivre un très mauvais réveil. *Philipp Maurer, représentant Cargo VSLF*

12 ans de changements continuels et ces derniers mois n'ont pas été en reste !

- Des climatisations défectueuses avec des températures de cabines supérieures à 50 degrés,
- Des trains massivement en retard en raison de temps de préparation erronés,
- Des tours lacunaires à cause de collaborateurs peu scrupuleux dans la planification,
- Des retards considérables en raison de planifications lacunaires de la part de la régulation des locs.,
- Des mécaniciens irrités voir même frustrés par la « formidable » appréciation de leur travail par leurs supérieurs directs,
- Des départs à la retraite liés à l'énorme pression exercée par certains PEX sur les mécaniciens en relation avec les examens périodiques,
- Des contrats de travail de nuit,
- Des locomotives avec des chauffages défectueux « une histoire sans fin »

Même les dernières restructurations de CFF Cargo SA ainsi que RailFit de l'entreprise CFF SA ne sont pas en reste, pas plus d'ailleurs que le changement d'horaire de décembre qui constituera un « gros morceau ». Il ne s'agira pas seulement de la première étape de la mise en service complète du trafic de base mais aussi d'une refonte complète de l'ensemble du système de chargement des wagons. Pour y parvenir, les temps de travail vont être modifiés, il y aura moins de locomotives et de mécaniciens engagés simultanément et les ressources seront engagées de manière optimale (c'est ainsi que le plan le prévoit). Nous espérons que tout de suite après la phase d'introduction le stress lié au changement d'horaire annuel retombera et que le système fonctionnera rapidement sans bavures. Je le souhaite aux collaborateurs et aux responsables.

Les affirmations / bruits erronés qui apparaissent chaque année ne diminuent pas la charge de travail. Les bruits généralement ventilés mais erronés à posteriori émanant de certains mécaniciens ainsi que de certains LLP bien intentionnés plombent passablement le climat de travail chez CFF Cargo. Cela n'est absolument pas nécessaire et devrait plutôt uniquement être attribué à une frustration personnelle.

La collaboration avec CFF Cargo et les partenaires sociaux est exemplaire au vu de notre expérience de longue date et doit une

fois de plus être complimentée ! Les dirigeants actuels de CFF Cargo (je ne parle pas des supérieurs directs) communiquent de manière ouverte, voir même très ouverte, ce qui nous permet de trouver ou de négocier des solutions de manière anticipée et commune, lorsque les problèmes se présentent.

La CoPe a étudié tous les contrats de nuit de CFF Cargo SA et constaté que la majorité des personnes soumises à un tel contrat n'étaient pas en mesure de respecter les conditions minimales légales ou qu'avec ces contrats ils accumulaient tellement de temps de travail que le reste des collaborateurs normaux n'arrivaient pas à effectuer leur minutage annuel. C'est pour cette raison et en raison du fait que le trafic lié au nouveau concept de chargement des wagons se déroulera plus souvent en journée que l'ensemble des contrats de travail de nuit a été dénoncé par les CFF. Dans certains dépôts où un sureffectif existe on magouille pourtant et à nouveau pour que la répartition ne compense pas les comptes de temps de travail massivement négatifs ce qui a comme conséquence que les comptes des collaborateurs qui travaillent correctement sont aussi fortement pénalisés. Nous restons très attentifs à cette situation.

Si je regarde rétroactivement ces douze dernières années, je peux dire que beaucoup de choses se sont faites chez CFF Cargo (d'autres divisions sont encore plongées dans le sommeil de Cendrillon et elles vont bientôt vivre un très mauvais réveil). Le surdimensionnement de l'appareil administratif qui avait été imposé lors de la fondation de CFF Cargo a été ramené ces dernières années à un niveau sain, les trafics non rentables ont été supprimés, de nouveaux produits flexibles ont été créés et malgré un certain déclin de l'économie de production en Suisse de nouveaux trafics ont vu le jour.

Quelques problèmes qui sont apparus lors de la mise en place des règles en matière de temps de travail ont pu être résolus ou éliminés grâce à des adaptations régulières de la CCT et des BAR. Cela ne signifie pas qu'il n'existe plus de problèmes. Il y a simplement moins de problèmes dans ce domaine spécifique de régulation. Le respect des conventions ou des lois est aussi un thème auquel nous sommes confrontés tous les jours car il n'est pas forcément appliqué par la planification / la réparti-

tion voir même par les mécaniciens eux-mêmes.

Le plus gros problème est posé cependant par le personnel des locomotives lui-même. Cela se manifeste dans le fait qu'il montre toujours une absence de solidarité envers certains collègues ce qui a pour conséquence qu'un certain nombre de règles qui avaient été mises en place pour protéger les collaborateurs ou qui avaient été revendiquées par les mécaniciens puis négociées et introduites ne sont plus respectées. Si chaque mécanicien prenait un peu de temps pour relire et mémoriser certaines valeurs essentielles des BAR (par exemple), de nombreux thèmes auxquels nous sommes confrontés continuellement seraient sans objet (information, succession des tours, temps de travail maximal et les pauses qui vont avec).

Je me suis toujours efforcé de vous offrir une oreille attentive et j'espère que j'ai toujours pu vous répondre avec satisfaction. Je souhaite pouvoir terminer mes dernières tâches de manière positive : d'une part, il s'agit des nouvelles BAR et d'autre part, de la résolution positive de la problématique des salaires des jeunes mécaniciens. Les négociations sur les BAR vont vraisemblablement s'étaler dans le temps en 2017, de sorte qu'elle se concluront sous l'égide de mon successeur. En ce qui concerne le salaire des jeunes mécaniciens, un résultat devrait voir le jour cette année encore. CFF Cargo s'est efforcé d'étudier la structure salariale de nos jeunes collègues, sur la base des données que nous lui avons fournies. A cette occasion, il s'est avéré que CFF Cargo ne rencontrait pas la même problématique que Voyageurs sous Vision 2010, chose que nous avions déjà constatée nous-même. Cela ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas de différences de salaires. Elles sont dues à des causes différentes que Vision 2010 et nécessitent une évaluation concernant les causes et les effets. Pour les mécaniciens concernés, une solution va être élaborée jusqu'à la fin de l'année (terme annoncé par CFF Cargo). Il est maintenant temps ! A tous ceux qui m'ont craint ou détesté durant ces douze dernières années : vous allez pouvoir respirer ! Je vais remettre mon mandat relatif à CFF Cargo lors de la prochaine assemblée générale du VSLF. Mais respirer un peu, seulement, car je vais continuer à observer attentivement les points importants qui font toujours parler d'eux en raison de leurs solutions créatives. Les BAR, la CCT et la LDT continuent à être valables après l'extinction de mon mandat et sont toujours à respecter sans conditions.

J'aimerais adresser mes remerciements pour leur engagement quotidien à tous ceux pour qui j'ai été d'une quelconque utilité, soit par mes conseils soit par mes actions et

Atelier PAC

L'article paru dans le dernier numéro du Locofolio qui abordait la thématique du PAC a été pris au sérieux jusqu'au dernier échelon de nos instances dirigeantes. Markus Leutwyler

Les irrégularités qui y étaient décrites sont aussi considérées par elles comme insoutenables. En tant que rédacteur de cet article, j'ai été invité à participer à un atelier, dans lequel il s'agissait de définir les domaines problématiques et, le cas échéant, de trouver déjà des solutions possibles. L'atelier s'est déroulé le 7 septembre à Olten. Etaient présents : Hans Vogt, responsable de la sécurité et qualité CFF, Mario Rivera, responsable de la gestion de la qualité, Martina Zingg, responsable de domaine du management des améliorations CFF, Beat Rappo, Headcoach Kaizen auprès de P-OP-ZF, Samuel Rudolf, expert d'exams P-OP-ZF et Peter Möbus, CLP à Zurich.

Il y régnait un climat bienveillant et empreint de respect. Les perspectives des proposant ainsi que celles des personnes chargées d'étudier le PAC ont été mises en lumière.

Les modifications demandées du côté des proposant prévoient une amélioration des temps de réponse et de la qualité des feedbacks de même qu'une meilleure transparence sur l'état des processus d'étude des propositions. Le fait que les propositions remises ne soient parfois lues que partiellement ou pas comprises a aussi été critiqué. Les réponses inamicales ne sont pas souhaitées.



Photo: © Georg Triib

aussi à tous les mécaniciens qui consacrent à leur travail la fierté et la précision nécessaires. J'espère que d'autres collaborateurs sauront éventuellement s'inspirer de votre exemple et chercheront à vous imiter.

Les personnes chargées d'étudier les propositions ont émis le désir que la qualité des propositions s'améliore au niveau qualitatif. Actuellement, seul un tiers est apte à être mis en valeur. Les propositions qui ont déjà été traitées par le passé et qui sont soumises à nouveau nécessitent beaucoup de ressources. Les propositions qui concernent plusieurs divisions sont généralement plus difficiles à traiter que celle qui ne concernent que leur propre domaine. Le respect des temps de réponse est difficile dans de pareils cas car il faut souvent attendre dans ce cas une réponse. Les personnes chargées de l'évaluation souhaitent un plus grand soutien dans la rédaction des réponses. Ils ne sont pas toujours informés de la forme dans laquelle elles parviennent auprès du destinataire. Indépendamment de l'article paru dans le Locofolio, le projet «Reboot Gestion des processus d'amélioration/PAC» a été lancé. Les connaissances acquises peuvent être directement introduites dans ce projet. L'étude de détail des thèmes va être poursuivie de manière interne. Je suis reconnaissant pour l'invitation à cet atelier et pour l'intérêt sincère qui est apporté à nos revendications. C'est certainement une satisfaction pour toutes les parties si les prochains temps, l'ambiance s'adoucit dans le domaine des PAC.



Le signal C 3/4

Groupe technique VSLF



Photo: © Georg Triib

Mägenwil – Othmarsingen

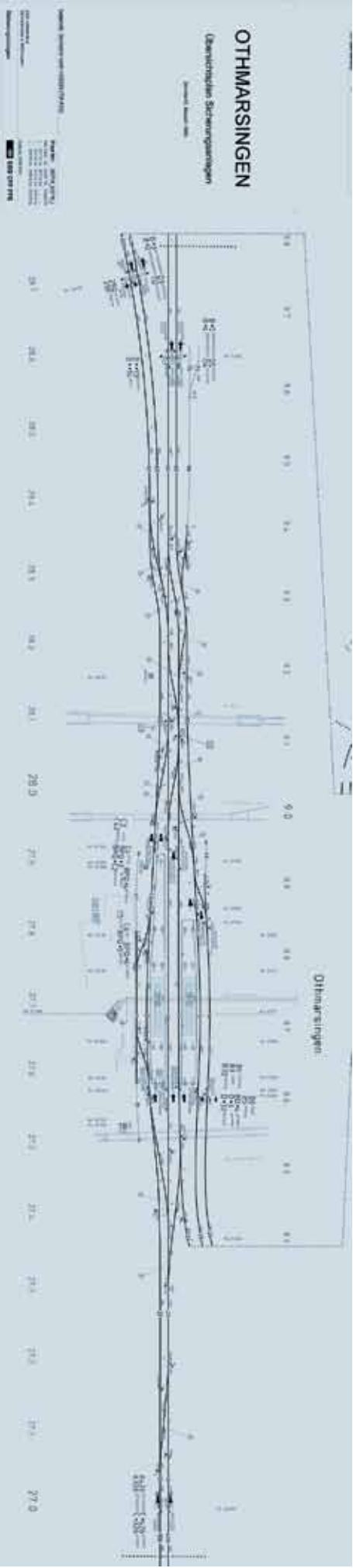
tunnel du Heitersberg en direction de Lenzbourg et que le signal d'entrée d'Othmarsingen A 326/426 présentait l'image d'arrêt, le signal de sortie de Mägenwil C 3/4 affichait l'image 5 et l'avancé situé au-dessous, l'avertissement.

Après les travaux de transformation de cet été, le signal d'entrée a été avancé d'environ 80 mètres et, simultanément, la réduction de vitesse à la sortie de Mägenwil a été supprimée.

La distance entre le signal de sortie de Mägenwil et le signal d'entrée d'Othmarsingen est maintenant de 982 m. La distance de freinage pour une vitesse de ligne de 140 km/h, une catégorie R 135% et une déclivité en montée de 5‰ est de 950 mètres selon RTE 29100.

Dans les faits: Le mécanicien qui pouvait se reposer sur le fait qu'à partir de la vitesse de 140 km/h on lui signalait d'abord une réduction de vitesse à 90 km/h pour se trouver ensuite devant un signal à l'avertissement, sera immanquablement surpris par l'avertissement et aura une distance théorique mais exacte de 32 mètres en réserve pour ne pas franchir le signal présentant l'image d'arrêt. Malheur à lui en cas de brouillard ou de feuilles mortes sur les voies!

Conséquence: En cas d'avertissement, actionner au moins un serrage à fond (3.5 bars) ou un serrage rapide. Avec de telles signalisations et des chemins de freinage réduits au minimum, le confort de roulement et le restant de conduite économique ne peuvent plus être pris en considération; dommage. (Après un freinage à fond suivi de l'accélération nécessaire à reprendre la vitesse de ligne, la voie est soumise à une plus grande contrainte qu'en prescrivant à l'avance de plus faibles réductions et augmentations de vitesse.)



Changement

Changement de paradigme dans le cadre de la procédure de prévention du suicide sur le domaine ferroviaire. Hubert Giger, Président VSLF

Le suicide est un thème tabou. D'autant plus lorsqu'on a la possibilité de cultiver cette thématique. De plus en plus souvent de nouvelles stratégies proposées par des professionnels permettent un soulagement. En mai 2015, les CFF ont invité l'ensemble de la presse suisse au siège principal de Berne pour un congrès concernant la prévention des suicides sur le domaine ferroviaire. Le point central était la prise en compte de l'effet Werther (J. W. von Goethe, 1774: «Les souffrances du jeune Werther»), à savoir l'incitation provoquée par l'annonce de suicides lorsque la presse en fait écho. Le but était que la presse ne relate plus ce genre d'incident, ou que, si cela n'était pas possible, qu'elle le fasse avec le moins de possibilités d'identification que ce soit en définissant le lieu, en publiant des photos ou la méthode choisie.

Les CFF ont en outre décidé de ne plus parler d'accidents de personne, mais que dans les gare on communiquerait l'existence d'une perturbation d'exploitation.

Tout le monde l'a bien compris, dans tous les cas c'était une manifestation judicieuse. Environ une année plus tard, les CFF ont entamé (en collaboration avec le SEV) une nouvelle campagne de prévention du suicide. Titre: «Parlez des pensées suicidaires: Parler peut sauver.» Ce changement d'attitude est appelé changement de paradigme dans le langage spécialisé.

«Pendant longtemps, il était tabou de parler des suicides sur le domaine ferroviaire; les considérations par rapport à l'effet Werther (connues par le biais du roman de Goethe) étaient trop grandes, alors que sa parution a permis de déclencher la première vague de suicide connue. Cependant, entretemps, la position des spécialistes a changé, comme le docteur Matthias Jäger de la clinique psychiatrique universitaire de Zurich a tenu à le préciser devant les médias. Depuis, on parle aussi d'un effet contraire qui a aussi été reconnu d'après un exemple littéraire et qu'on appelle l'effet Papageno (dans la Flûte enchantée, Papageno a été découragé du suicide après une exhortation convaincante).»

Cela est certainement aussi une campagne sensée. Ce qui est étonnant est la vitesse à laquelle le monde spécialisé est capable de faire changer d'avis à la division de la communication de notre entreprise ainsi qu'à tous les spécialistes. La thématique du suicide sur le domaine ferroviaire promet d'être cultivée de manière durable et nous sommes en mesure d'espérer la parution de nouvelles stratégies chaque année.

Rapport d'expérience sur l'ICN Genève–Zürich

J'étais aux commandes du train 5XX entre Genève et Zürich, la course s'est déroulée sans problèmes jusqu'à Aarau. L'avancé d'entrée de Lenzburg m'a signalé l'avertissement et j'ai dû m'arrêter devant le signal d'entrée. Roger Wyss, mécanicien Zurich



Photo: © Georg Trüb

Je n'ai pas obtenu de réponse de la part du chef circulation (la ligne était occupée) à ma première requête pour savoir pourquoi je devais attendre à l'entrée de Lenzburg. Au deuxième essai, j'ai reçu ensuite l'information qu'un train de 700 mètres se trouvait sur la voie 1 et occupait l'aiguille côté Rapperswil, ce qui empêchait d'établir le parcours d'entrée. Après environ dix minutes on m'a proposé de changer de sens de circulation et de passer par Rapperswil, Brugg, Baden pour rejoindre Zürich. C'est ainsi que je me suis rendu dans le poste de conduite côté Rapperswil et me suis annoncé prêt au départ. On m'a alors dit que je devais attendre un bref instant afin que le mécanicien du train situé derrière moi à Rapperswil change lui aussi de cabine. Je pourrais ensuite rouler en direction de Rapperswil. Après environ 5 minutes j'ai été informé ensuite que le train de marchandises était loin mais qu'au contraire

je ne pouvais pas aller à Rapperswil puisqu'il n'y avait pas de place pour moi. Je devais à nouveau changer de cabine et mettre en service côté Lenzburg. J'ai donc rechangé de cabine et me suis à nouveau annoncé prêt au départ. Peu après avoir décroché le microtel, les lampes « dérangement à la pendulation » et « dérangement général » ont commencé à clignoter et le bourdonneur d'avertissement a retenti. En outre l'écran de diagnostic ne montrait plus qu'un demi ICN. En un instant, le disjoncteur s'est ouvert et le pantographe est descendu. J'ai pris le microtel et informé le chef circulation de mon dérangement. Ensuite j'ai essayé de remettre le pantographe et le disjoncteur en service au moyen de la touche de dépannage, mais sans succès. J'ai donc informé le chef de train que je devais procéder à un reset de la technique de commande. Après information des voyageurs, j'ai effectué cette procédure. Depuis

mon poste de conduite il était impossible de procéder au reset de l'électronique mais depuis le poste de conduite arrière, j'ai finalement réussi à y parvenir. Pourtant, même après le reset je ne disposais, sur l'écran de diagnostic que d'un demi train alors que le pantographe et le disjoncteur refusaient de reprendre du service. Après un nouvel appel en direction de la centrale d'exploitation j'ai reçu l'info que le train de sauvetage TES était en route et qu'il procéderait sous peu à l'évacuation de mon train. Ceci s'est produit effectivement tel qu'annoncé. Entre temps 50 minutes s'étaient déjà écoulées depuis le moment où j'avais dû m'arrêter devant le signal d'entrée de Lenzburg. On a annoncé ensuite qu'un train GTW du Seetal allait prendre les voyageurs pour les conduire directement jusqu'à Zürich. 20 minutes plus tard, j'ai demandé où se trouvait le GTW. On nous a dit que le mécanicien ne parvenait pas à entrer dans la cabine de conduite. Ce mode d'évacuation a donc été abandonné et les voyageurs qui entre temps s'étaient tous entassés dans la première voiture depuis près de 20 minutes ont dû encore patienter. Finalement, à 23.40 le train 8XX s'est arrêté et a évacué mes passagers.

J'ai ensuite aidé les collègues du train de sauvetage à sortir l'attelage à la main (puisque'il ne voulait pas sortir automatiquement) et nous avons pu rapidement préparer le train au remorquage. Après que TES m'ait remorqué jusqu'à Mägenwil, lorsque nous voulions décrocher les trains, nous avons constaté que la poignée de déverrouillage de secours manquait sur mon ICN. Heureusement nous avons pu improviser et décrocher ainsi l'attelage de secours. Un ICN est arrivé ensuite de Zürich et m'a fait arriver à Zürich avec six heures de retard. ➤

Conversations de couloir sur les chemins de fer

Le nombre d'experts qui parlent des chemins de fer, probablement pour se mettre en avant ou en tirer un avantage pour une raison idéologique quelconque, surprend toujours. Les déclarations les plus discutables sont celles ayant trait à des sujets techniques qui peuvent être facilement réfutées scientifiquement. Roberto Kraschitz, comité VSLF

Souvent, les faits exposés sont assortis de citations, de chiffres tirés des statistiques ou de comparaisons qui sont destinés à renforcer la crédibilité d'une opinion donnée. Récemment, on a eu droit aux progrès technologiques supposés en rapport avec la consommation d'énergie, la vitesse de conduite dans les tunnels et les trains sans conducteur. Heureusement, les lois de la physique sont bien connues. Il n'y a donc plus qu'à les appliquer correctement aux exemples empiriques.

Dans le cadre du projet ADL, nous avons beaucoup entendu parler des améliorations de la consommation d'énergie que nous pouvons influencer par notre style de conduite. Bien sûr, cela dépend de la masse, de la vitesse, de la résistance et de la performance souhaitée. L'ADL peut être considérée comme une méthode permettant de stabiliser les horaires, mais les calculs sur les économies qui en découlent ne sont pas réalistes.

Ce qui est facile à illustrer, par contre, c'est le cahier des charges d'une commande de véhicule destiné à un domaine d'application spécifique. La puissance maximale, la force de freinage et la charge par essieu doivent donc être développés et construits selon les spécifications. La consommation d'énergie, par contre, dépend de l'application, mais peut cependant être spécifiée en tant qu'objectif à l'avance. Dans l'idéal, si tous les paramètres ont été calculés de façon optimale, le véhicule peut être utilisé sur une voie linéaire, indépendante de la topographie.

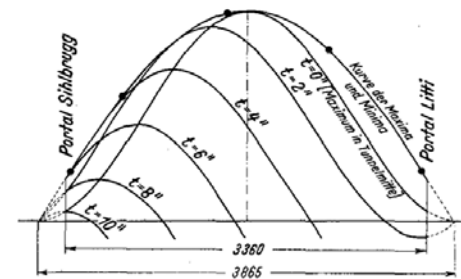
Lorsque la traversée du tunnel n'est pas influencée par des facteurs externes, les estimations du projet et l'influence aérodynamique sur les simulations dynamiques (stabilité directionnelle, ventilation/chauffage, bruit, vibrations et consommation) peuvent être le plus facilement vérifiés.

La consommation énergétique correspond à l'effort nécessaire destiné à surmonter les forces opposées au sens de la marche, afin que la vitesse désirée soit atteinte. Lors de la traversée d'un tunnel à 80 km/h, par exemple, la pression subie par la partie du train qui entre est cinq fois plus élevée que celle exercée lors d'un trajet à l'extérieur. La résistance à l'air est en partie déterminée par l'aérodynamisme du véhicule, mais aussi par la section transversale et la longueur du tunnel, qui entrent également en ligne de compte. Ils déterminent la masse d'air qui doit être repoussée par le



véhicule jusqu'à la fin du tunnel. Pour des raisons financières, on s'efforce autant que possible d'adapter la section transversale du tunnel à celle du train. Cependant, il en résulte un coefficient de traînée très élevé, qui peut être cinq fois plus élevé que lors de la conduite à l'extérieur.

Cela soulève la question de savoir si la vitesse des lignes extérieures peut être maintenue dans les tunnels. Lors d'une conduite en colonne avec d'autres trains à l'avant, la force d'aspiration du train de devant - roulant à la même vitesse - a une influence favorable. Mais si le véhicule précédent est plus lent, le train plus rapide de derrière a besoin, de son côté, de plus de puissance pour atteindre la vitesse souhaitée et pour la maintenir, ce qui est naturellement à l'avantage du train de devant. Ce problème pourrait être atténué, par exemple, en réalisant la section transversale de l'entrée du tunnel en forme d'entonnoir afin de réduire la pression exercée sur la surface frontale à l'entrée du tunnel (effet Venturi).



La consommation d'énergie de la grande vitesse dans les longs tunnels est-elle acceptable ? La puissance nécessaire pour vaincre la résistance de l'air se calcule comme suit: Puissance d'entraînement = 1/2 * densité de l'air * coefficient de traînée * surface frontale * Vitesse³.

Le plus frappant, c'est l'énorme effort demandé par le facteur vitesse, qui n'est pas linéaire, mais qui doit être élevé à la puissance trois pour compenser la résistance. Étant donné que dans le cahier des charges, les frais opérationnels sont déterminés non seulement par les ingénieurs de développement, mais également par divers autres intervenants (infrastructure, production d'énergie, planification des ressources et conduite des trains) liés au service à la clientèle, l'interaction est un facteur important.

Une solution durable devrait être trouvée par le biais d'un compromis qui se fera rapidement au détriment d'autres paramètres de la production, ceci en raison de la pression exercée par les coûts. Ainsi, en raison des charges remorquées plus élevées, les trains de marchandises prennent plus de temps pour accélérer jusqu'à la vitesse nominale. L'horaire, qui dicte les temps de passage et les vitesses requises, peut, alors que toutes les mesures destinées à la construction ont été mises en œuvre, avoir la plus forte influence sur les frais d'exploitation.

En tant que mécanicien de locomotive quotidiennement confronté à ces forces et grandeurs physiques, nous craignons que la vitesse de 200 km/h confirmée par l'OFT ne s'avère être une nouvelle charge financière inutile pour les chemins de fer. Ce n'est pas sans raison que dans les 50 km de l'Eurotunnel entre la France et l'Angleterre, la vitesse est limitée à 160 km/h. Cela permet d'économiser beaucoup d'énergie alors que la perte de temps n'est que d'environ quatre minutes !

Avec toutes ces dépenses politiques supplémentaires, nous sommes curieux de voir arriver les trains sans conducteur, ne serait-ce que d'un point de vue financier.

Voir aussi les articles parus dans la Schweizer Eisenbahn Revue 10/2016 : Le tunnel de base du Gothard - succès ou désastre ? / Avant la mise en service complète du tunnel de base du Gothard.

Les membres du VSLF peuvent souscrire un abonnement à la revue Schweizer Eisenbahn en profitant d'une réduction de 10%. ➤

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



Photo: © Georg Trüb

L'année dernière, le comité VSLF Thurbo a été très sollicité. Environ un an après l'ouverture des négociations concernant les chapitres 7 et 8 et l'annexe 3 de la CCT, le travail a été achevé à l'automne. D'autre part, le tribunal arbitral a rendu sa décision concernant la hausse des salaires au printemps. Les affaires courantes ont également représenté pas mal de travail. C'est pourquoi, je me limiterai à évoquer une sélection des thèmes les plus importantes dans cet article.

Révision des chapitres 7 et 8 et de l'annexe 3 du CCT (temps de travail, vacances)

Peu de temps après l'échec de l'introduction de la 5e semaine de vacances au printemps 2015 à cause de la décision des membres du SEV (syndicat du personnel des transports), le SEV a demandé à Thurbo une entrevue au sujet de la CCT. La plupart des dispositions actuelles étaient issues de l'époque de la création de Thurbo (2002) et nécessitaient une révision. Le VSLF et Transfair ont également assisté à ces négociations. Après plusieurs séries de négociations difficiles, Thurbo et les trois syndicats du

personnel ont accepté ce printemps les principes de base ci-dessous, dont les textes définitifs ont été élaborés au cours des mois suivants. Dans tous les syndicats, les membres ont pu se prononcer sur les modifications par vote écrit. Dans les trois syndicats, le projet a été accepté par la grande majorité des collègues (VSLF-Thurbo: 92%).

Principes de base des articles 7 et 8 de la CCT Thurbo

- Introduction d'une semaine de vacances supplémentaire (5)
- Un jour de vacances comptabilisera dorénavant 492 minutes (au lieu 468).
- Le temps de travail annuel standard (N-JAZ) passe de 1950 à 2000 h.
- 49 heures de bonification en temps sont à comptabiliser du fait du jour de vacances plus long et des 5 jours supplémentaires à 492 minutes.
- Augmentation salariale générale de 0,1% en compensation du temps de travail annuel augmenté d'une heure.
- Mise en application de limites obligatoires en ce qui concerne les heures supplémentaires par année (50 h), le solde

total (100 h), et le solde total des heures non effectuées (-30 h).

- Mise en place d'un compte épargne-temps spécial auquel l'entreprise n'aura pas accès, avec différentes options de retrait pour les employés.
- Augmentation du congé de paternité de 2 à 10 jours.
- Augmentation du congé de maternité de 4 mois à 18 semaines.

Au cours des mois suivants, les nouveaux textes de la CCT ont été précisés et rédigés. Après dix rondes de négociations, la CCT a finalement été signée début octobre 2016, en présence du nouveau président du conseil d'administration Werner Schurter et des syndicats professionnels. Pendant deux jours, fin octobre / début novembre, des séances d'information organisées par Thurbo et les partenaires sociaux à l'intention des employés ont eu lieu à Winterthur et Saint-Gall.

Mise au point

Le VSLF considère que la révision de la CCT est un succès qui apporte cependant

quelques améliorations pour l'ensemble du personnel. A l'heure actuelle, et nous en étions conscients dès le début des négociations, il ne faut plus compter sur de grandes largesses de la part de l'employeur. Nous avons donc été surpris par le communiqué du SEV sur la signature de la CCT (lire sur le site <http://www.vpt-thurbo.ch>) laissant entendre que le VSLF et Transfair s'étaient prononcés contre une participation de l'entreprise à la 5ème semaine de vacances. Il n'a jamais été question d'une telle participation puisque qu'elle n'a jamais été réclamée. De plus, toutes les parties s'étaient accordées, dès le début des négociations, sur une neutralité des coûts. Une telle exigence aurait donc été vaine, compromettant gravement le résultat final et ouvrant la voie à des répercussions négatives dans d'autres domaines.

Dans le même communiqué, le VSLF s'est vu reprocher de ne pas avoir consulté ses membres sur la question de l'introduction d'une 5ème semaine de vacances. Encore une fois, cela est tout à fait inexact. Une enquête avait été menée dans tous les syndicats en octobre 2013. La grande majorité des membres s'étaient alors prononcés en faveur d'une compensation des jours de repos par une 5ème semaine de vacances. Le VSLF a renoncé à soumettre au vote une question dont le résultat était sans équivoque, ce qui s'est à nouveau confirmé lors de l'assemblée générale de l'été 2014.

Assemblée générale

Le 25 juillet 2016, l'assemblée générale de VSLF-Thurbo a eu lieu à Winterthur.

Le comité a accueilli quelques nouveaux membres et s'est particulièrement réjoui de la discussion animée sur la "hausse salariale des faibles revenus". On en est arrivé à la conclusion que le système de salaires actuel devait être révisé ou même remplacé dès que possible.

Nous avons également discuté du verdict du tribunal arbitral évoqué plus haut. Certains collègues étaient déçus, s'étant attendus à une victoire plus facile. Toutefois, le comité VSLF-Thurbo pense que le meilleur résultat envisageable a été obtenu.

Le renouvellement de l'IT et des instruments de travail des mécaniciens de locomotive ainsi que les négociations sur les chapitres 7 et 8 de la CCT ont aussi fait l'objet d'une discussion.

Suite à l'assemblée générale, la soirée s'est poursuivie autour d'un verre de vin accompagné d'amuse-bouche.

Arbitrage «augmentation de salaire»

Le 15 mars 2016, le tribunal arbitral Thurbo s'est réuni à Weinfelden pour la deuxième et dernière ronde de négociations sur la remise en question de la société chargée du développement du système de salaires Thurbo.

L'arbitrage ne s'est pas terminé par un verdict, mais par un accord entre le défendeur (Thurbo) et les requérants (SEV / VSLF). En tant que requérant, nous nous sommes rendus compte qu'avec notre demande la plus importante (le franchissement de la plage salariale dans un certain délai) nous serions soumis au verdict et que le maintien des autres points de l'accord pouvait être incertain. Le tribunal l'a très clairement fait comprendre au cours des négociations. De plus, l'accord contient plusieurs améliorations qui ont également un grand poids et une certaine importance pour le personnel.

Nous avons malheureusement constaté que le Tribunal arbitral ne reconnaissait pas de dispositions permettant le franchissement des plages de salaire dans un délai déterminé dans sa lecture de la CCT. En revanche, les chiffres annuels inclus dans la CCT ont été définis comme autant d'objectifs à atteindre, dans la mesure du possible.

Toutefois, à l'avenir, Thurbo sera tenu d'informer annuellement les partenaires sociaux sur les raisons empêchant le bon fonctionnement du système salarial si, pour des raisons financières, les progressions salariales ne pouvaient pas être appliquées comme prévu. De plus, les bénéfices liés aux mutations seront intégralement utilisés pour financer les augmentations de salaires du personnel. ➡

Arbitrage «Augmentation de salaire»

- Les parties conviennent que les employés du défendeur n'ont pas droit à la revendication du franchissement des plages de salaire dans un délai déterminé. Le défendeur, cependant, s'efforcera d'atteindre les objectifs dans la mesure du possible.
- Les parties s'engagent, dans les trois mois à compter de la clôture finale de cet arbitrage, à dresser un bilan dans le cadre duquel la partie défenderesse orientera les requérants et tous les partenaires sociaux sur la différence entre les objectifs du système salarial et la situation réelle, ainsi que sur les raisons empêchant le financement du système.
- Ensuite, les parties s'engagent à effectuer chaque année un bilan de la situation dans le cadre des négociations salariales.
- Les parties conviennent qu'à l'avenir, les bénéfices liés aux mutations seront utilisés intégralement pour financer les augmentations de salaire du personnel. Les bénéfices de mutation sont calculés sans déduction des frais de recrutement, etc.
- Le défendeur s'engage à évaluer les bénéfices de mutation annuels et d'en informer tous les partenaires sociaux concernés, au plus tard 20 jours avant le début des négociations salariales annuelles.

Photos : Thurbo; photos supplémentaires : vslf.com > Sections > Thurbo



Différences d'interprétation sur la CCT

La Communauté de négociation CN et le SOB ont eu des divergences d'interprétation sur trois points de la CCT:

- Suppression de la paix du travail (CCT Art. 2.2 négociations salariales)
- Indemnités des temps de marche lors de relèves hors du lieu de service habituel (Annexe. 3, Art. 3)
- Somme des pauses non payées > 90 minutes (Annexe 10, Art. 6.3)

Il est possible de découvrir dans la CCT à l'article 2.4 (procédures de conciliation et d'arbitrage) comment de telles situations peuvent être arrangées. Extrait : les divergences d'opinion concernant l'interprétation de l'application de la CCT doivent, en première ligne, trouver un arrangement dans le cadre de négociations directes



Photo: © Georg Trüb

entre les parties contractuelles. Si aucun accord ne peut être obtenu, les parties contractuelles ont la possibilité de saisir le tribunal arbitral.

A la mi 2016, le SOB a été informé par écrit du fait que la CN avait saisi le tribunal arbitral concernant le point 1 (suppression de la paix du travail). Dans sa lettre de réponse, le SOB a signalé pour la première fois sa disposition à entreprendre un dialogue afin de parvenir à une solution d'un commun accord. Sur ces faits, la procédure auprès du tribunal arbitral a été provisoirement ajournée. Nous espérons que les litiges concernant les deux

autres points pourront aussi être résolus en bonne intelligence.

Nouveau système salarial

Depuis 2014, les partenaires sociaux sont en tractation avec le SOB au sujet de l'introduction d'un nouveau système salarial. Après quelques rondes de négociations parfois rudes, la communauté de négociation a pu donner un accord de principe, vers la mi 2016, au nouveau système salarial. Quelques détails sont encore à préciser de manière obligatoire. Le SOB a à chaque fois fait pression déjà en 2014 puis en 2015, pour que le nouveau système salarial soit introduit au début l'année prochaine. Cela paraît donc d'autant plus surprenant que le SOB propose 5 dates de rendez-vous à la communauté de négociation durant les six premiers mois de 2016 et que depuis la

publication de la décision de principe il ne soit plus en mesure de trouver les ressources nécessaires à la clarification des derniers points restés pendents. Les négociations de détail devront se dérouler à la fin octobre, avant les premières rondes de négociations ordinaires sur la CCT et les négociations salariales pour 2017.

Dans son communiqué de presse du 18 juillet 2016, le SOB a écrit que sous réserve de l'approbation par les membres des différents syndicats, le nouveau système salarial entrerait en fonction le 1er janvier 2017. Un projet très ambitieux. Ce n'est que lorsque tous les détails détermi-

nants seront établis par écrit que les partenaires sociaux pourront en informer leurs membres et les consulter à ce sujet. Les syndicats déclinent toute responsabilité si le résultat des consultations n'est pas disponible jusqu'à la fin 2016.

Matériel roulant Voralpen-Express (VAE) 2020

Il a été possible de trouver une solution de remplacement dans les délais pour les compositions VAE qui sont arrivées en fin de carrière et qui effectuent les trajets St. Gall – Lucerne à la cadence horaire. Au milieu de l'année, le contrat de livraison du nouveau matériel a pu être signé avec le fabricant. D'autres informations concernant l'acquisition et le matériel roulant pourront être découvertes dans le rapport rédigé par Martin Mock (VSLF Technik Ost) à la page 37 de cette édition du LocoFolio.

Situation du personnel

Bien que la situation du personnel soit légèrement positive sur le papier, on doit toujours recourir à des collaborateurs qui cèdent des congés pour couvrir tous les services. Une nouvelle situation à laquelle le SOB n'avait pas été confronté a fait son apparition. Une accumulation marquante d'absences de longue durée pour cause de maladie surcharge les ressources. La proportion de maladies cardiaques et circulatoires est préoccupante. A la requête du VSLF, le SOB a confirmé qu'il allait s'atteler à ce phénomène durant l'année 2017.

Le 1er octobre 2016, une nouvelle classe composée de 11 aspirants a débuté sa formation de base. En mai 2017, une nouvelle classe destinée à la formation de base et constituée de 8 aspirants est planifiée. Le taux de conversion de la caisse de pension va être abaissé le 1.1.2018. D'après une communication de la CP, les taux de conversion actuels seront pris en considération pour des départs à la retraite jusqu'au 30.11.2017. On doit partir du principe qu'avec ces conditions, du personnel de locomotives supplémentaire fera valoir son droit à une retraite pour raison d'âge anticipée. Il est actuellement difficile d'estimer quelles seront les répercussions sur la situation du personnel.

Membres

A fin août 2016, le groupe SOB VSLF comptait 81 membres. L'année écoulée, nous avons salué la venue de quatre collègues en leur qualité de nouveaux membres. 2 collègues ont quitté le SOB et 5 membres du VSLF sont venus au SOB en provenance d'autres ETF.

Assemblée des membres

L'invitation à l'assemblée des membres du 23 août 2016 qui se déroulait à Uznach a

été honorée non seulement par 12 mécaniciens de locomotives SOB mais aussi par Hubert Giger (président VSLF), Stephan Gut (président de la section Ostschweiz) ainsi que par Sämi Gmür (responsable VSLF-Thurbo).

Par sa signature durant l'été 2008, le VSLF est devenu officiellement un partenaire social de la communauté de négociation active auprès du SOB. Le VSLF-SOB est donc actif depuis huit ans dans l'organisation sous sa forme actuelle. Au vu de la durée des mandats qui est fixée à quatre ans, il n'est pas surprenant que cette année un grand nombre d'élections aient été nécessaires. Sur les 8 personnes qui constituent le directoire VSLF-SOB, quatre ont dû être confirmées dans leur mandat et un remplaçant pour Sepp Ulmann (Technik Ost) a dû être élu. Martin Mock, qui occupait cette fonction déjà de manière intermittente depuis le retrait de Sepp Ulmann, a été élu à l'unanimité à l'image de tous les autres candidats. Un grand merci à tous ceux qui se mettent à disposition pour occuper une fonction. La fonction de remplaçant du responsable n'a pas été repourvue et est donc toujours vacante. De même, le mandat de représentant du SOB auprès de la section Ostschweiz arrive aussi à échéance. Le fonctionnaire en charge et responsable VSLF-SOB, Ruedi Brunner, a remis son mandat pour un renouvellement de candidature lors de l'assemblée générale OST du 18 novembre 2016. Son remplaçant a été trouvé en la personne de Erich Bachmann. Stefan Schmid, responsable de Technik VSLF-SOB, a su capter toute l'attention de l'assemblée lors de son exposé. Il nous a informés avec texte et images sur le nouvel achat du Voralpen-Express (VAE) 2020. La représentation visuelle du nouveau matériel roulant vu de l'intérieur et de l'extérieur avait de quoi convaincre.

Dans la deuxième partie nous avons reçu les salutations du SOB représenté par Samuel Rindlisbacher (rempl. du responsable du trafic) ainsi que par les deux chefs mécaniciens Daniel Gerber et Roland Alder (gestion du personnel des locomotives). Samuel Rindlisbacher, qui n'est actif au SOB que depuis le début de l'année, s'est d'abord présenté puis nous a livré un aperçu de ses tâches essentielles du moment. L'introduction d'une plateforme de mobilité propre au SOB va exiger beaucoup de sa part jusqu'à la fin 2016. L'élaboration de l'offre d'horaire prévoit un grand changement pour 2020. Le train urbain Obersee deviendra alors un thème. Il n'est pas encore possible de dire à quels changements le personnel des locomotives sera alors confronté.

L'apéritif qui a suivi a permis de prolonger les discussions passionnées. ➡

Le Voralpen-Express

Des FLIRT à huit et quatre éléments pour le Voralpen-Express. Le Voralpen-Express est le porte étendard de la compagnie suisse Südostbahn SA (SOB). Martin Mock, mécanicien SOB



En 2019, des nouveaux trains automoteurs du type FLIRT 3 présentés dans deux exécutions différentes vont remplacer l'ensemble du parc de Voralpen-Express (VAE) actuel engagé entre St. Gall et Lucerne. Les compositions qui roulent actuellement sont constituées de navettes avec une automotrice en tête et une en queue. Dans une situation normale, les trains tractés par une locomotive sont constitués de 7 voitures et ceux encadrés par des automotrices comprennent six voitures intermédiaires. La certification d'exploitation de ces véhicules arrive à échéance en 2019. Le SOB a publié la mise au concours pour les nouveaux trains en septembre 2015. L'appel d'offre commun avec le BLS ne s'est finalement pas fait. D'après le SOB cela est dû au fait que le BLS a besoin de ses trains quelques années plus tard.

Le délai de postulation avait été fixé au 23 décembre 2015, mais, à la demande d'un soumissionnaire, le délai a été reporté au 15 janvier 2016. Bombardier et Siemens ont tous deux commandé le cahier des charges n'englobant pas moins de 1500 points mais ils n'ont finalement pas fourni d'offre. Le 9 mai 2016, le conseil d'administration du SOB a communiqué que son choix s'était porté sur l'offre de Stadler.

Le 27 juin 2016 le contrat de livraison pour une valeur de 170 millions a été signé avec Stadler. 170 Millions représente le montant total et englobe entre autres l'adaptation de l'infrastructure. L'objet de la commande porte sur 6 rames à huit éléments et 5 à quatre éléments avec des aménagements intérieurs différenciés [Image 2].

Dans le cadre de l'élaboration du concept VAE 202, il s'est agi d'abord d'établir si à l'avenir, il serait préférable de recourir à l'emploi de véhicule à un ou deux étages.

D'un point de vue purement basé sur l'exploitation, la possibilité d'accoupler des trains de base VAE avec des compositions du S-Bahn représentait un avantage. Les six navettes à huit éléments suffisent pour la cadence horaire entre Saint Gall et Lucerne puisqu'une composition peut être mise en réserve.

Les trains à huit éléments sont composés de deux unités non dissociables disposant chacune d'un poste de conduite. Cependant, afin de pouvoir rentrer dans les ateliers qui ne mesurent que 75 mètres, les deux moitiés peuvent être séparées.

La variante étudiée qui prévoyait le remplacement en cas de besoin d'une unité par une navette à quatre éléments a été testée mais abandonnée. Cela aurait posé la contrainte de devoir équiper les unités de manière unitaire en raison de l'impossibilité de pouvoir circuler d'une extrémité de la composition à l'autre, ce qui signifie que chaque unité devrait disposer d'une toilette accessible aux fauteuils roulants et d'un compartiment de première classe. Pour fournir l'effort de traction nécessaire à la topographie de la ligne VAE qui est très exigeante, quatre bogies moteurs ont été prévus.

Les VAE 2020 à huit éléments obtiennent un équipement compatible avec le trafic longues distances avec 70 places de première classe et 291 places en deuxième, cinq cabines à usage multiple avec au total 12 places pour les vélos, des supports pour les skis, un espace dédié aux familles avec 22 places assises et des grandes tables, deux places pour les fauteuils roulants, deux emplacements Bistro équipés d'automates, un compartiment pour l'agent de train et trois toilettes (dont une accessible aux fauteuils roulants). Par ce biais, le SOB

espère satisfaire les besoins des différents groupes d'utilisateurs – pendulaires et touristes, hommes d'affaires et familles. Les sondages effectués auprès du public ont été pris en compte dans le profil d'exigences en ce qui concerne l'aménagement intérieur, les possibilités de restauration ainsi que le positionnement des sièges [Images 3 & 4].

Les VAE 2020 de huit éléments représentent une longueur totale de 150,2 m, le poids à vide est d'environ 263 t, la charge par essieux se monte à 16,4 t pour les bogies moteurs et à 11,8 t pour les bogies porteurs. Le véhicule sera muni de deux pantographes et deux disjoncteurs.

Les cinq navettes à quatre éléments RV 2020 sont conçues comme des trains du S-Bahn avec une sensiblement moins grande proportion de premières classes (23 sur 198 places) et une seule toilette. Il n'y a pas de coin bistro ni de compartiment familles.

Le RV 2020 propose une longueur totale de 77,1 m et son poids à vide avoisine les 134 tonnes avec une charge par essieu de 16,4 t pour les bogies moteurs et de 11,8 t pour les bogies porteurs. Le véhicule sera aussi équipé de deux pantographes mais d'un seul disjoncteur. A l'image des FLIRT déjà existantes au SOB, ces véhicules seront équipés de deux bogies moteurs. La vitesse maximale des nouveaux trains du SOB sera de 160 km/h.

La tâche principale qui incombera aux navettes à quatre éléments sera de renforcer les trains VAE circulant durant les heures de pointes sur le tronçon de St. Gall – Rapperswil où la demande est plus forte. En outre elle seront à disposition pour assumer des prestations du trafic S-Bahn. En ce qui concerne la commande multiple, les nouveaux trains seront compatibles avec les 23 FLIRT du SOB existantes.

Le réseau sud du SOB actuel, à savoir les lignes Rapperswil-Arth-Goldau et Wädenswil-Einsiedeln, présentent un tracé extrême avec des déclivités allant jusqu'à 50‰ et des rayons de courbure de seulement 150 m. Afin de ménager le rail, les nouvelles navettes du SOB seront pourvues de guides d'essieux plus souple ainsi que d'amortisseurs de guidage d'essieu hydrauliques ce qui permettra une orientation radiale des essieux. Cette exécution permettra de réduire l'usure des boudins et des surfaces de roulement de manière sensible. Dans le cas de vitesses plus élevées, la rigidité longitudinale de l'essieu sera renforcée et permettra de la sorte une plus grande stabilité dans le roulement. Les bogies porteurs seront du type Jakob. Les nouveaux véhicules sont constitués de composants qui ont fait largement leurs preuves. C'est aussi le cas en ce qui concerne le transformateur à sec qui sera essayé au SOB. Le transformateur à sec



travaille sans huile ; le bobinage du transformateur est directement refroidi par la circulation d'air. Ce principe de fonctionnement permet en particulier de réduire la consommation d'énergie, améliore le côté non polluant tout en réduisant la quantité de capteurs ainsi que les coûts d'entretien. Dans le but d'améliorer la sécurité à bord en cas d'incendie, les véhicules sont équipés en outre d'une installation efficace de protection contre l'incendie composée d'un dispositif d'annonce et d'un dispositif d'extinction.

Les détecteurs sont installés dans les zones de protections suivantes: compartiments voyageurs, toilettes, cabines de conduite, compartiment de l'agent de train, compartiments machines dans les éléments extrêmes et les voitures intermédiaires, installations techniques contenant les équipements à haute tension, contre les parois d'extrémité et près des convertisseurs de traction.

Les nouveaux VAE 2020 et RV 2020 seront vraisemblablement les premiers trains commerciaux ETCS-only de Suisse. L'implantation de la Baseline 3, Release 3.4 est prévue, ce qui devrait permettre la circulation avec ETCS L1 Limited Supervision sans Signum ni équipement ZUB. Cela présuppose que les CFF équipent aussi à temps leurs lignes dans la zone d'activité du SOB avec des balises et les programmes afin qu'elles puissent envoyer des télégrammes pour l'ETCS 1LS. Dans le concept des VAE 2020, une certification pour l'Allemagne et l'Autriche est prévue, cependant, le SOB n'a pas encore développé cette option.

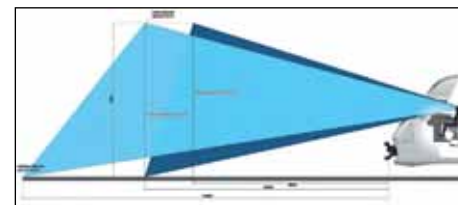
Les cabines de conduite et la commande des véhicules des trains se basent sur les technologies qui ont fait leurs preuves sur les familles GTW, FLIRT et KISS, tout en faisant l'objet d'une collaboration étroite avec le personnel de conduite de l'exploitant.

Les temps de processus ont pu être réduits par rapport aux véhicules précédents grâce à une interconnexion étendue des sous-systèmes de technique de contrôle ainsi que l'établissement d'une liaison entre la surveillance des trains et les systèmes de communication. La centralisation de l'introduction des données du train permettra de réduire fortement les temps nécessaires aux changements de cabines ou de mécanicien dans les gares.

La desservance des véhicules se fera par le biais d'un pupitre de conduite moderne équipé d'une table ergonomique, d'indicateurs de processus facilement reconnaissables et sera simplifiée par le recours à des écrans tactiles. Dans le but d'accélérer les temps de préparation, le mécanicien sera déchargé d'un volumineux travail de saisie. En outre la commande du véhicule effectuera les essais et contrôles néces-

saires à la mise en service du train, pour autant que la technique de sécurité et de certification le permette.

Le champ de vision depuis le poste de conduite correspond largement aux exigences définies par la norme UIC 651. C'est ainsi que les signaux élevés sont encore visibles à 8 mètres et les signaux bas à 10 mètres. Cela représente de manière générale un certain avantage puisque le SOB dispose de distances d'implantation des signaux parfois très courtes sur son propre réseau.



Afin que certains éléments puissent être remplacés facilement dans le cas de collisions légères et que tout l'avant ne doive pas être complètement remplacé, ce fameux front a dû être conçu de manière modulaire. Cependant, la forme de l'avant n'est pas encore définitive car des problèmes doivent encore être résolus dans le cas de présence de neige poudreuse, par exemple. Stadler a accédé à la requête de la pose de portes de cabines et propose une réalisation optimale. Cependant, ce critère n'a pas été inclus dans le cahier des charges car cela aurait engendré une discrimination envers les autres fournisseurs. Le contrat passé entre le SOB et Stadler laisse encore la porte ouverte à une option sur 40 autres trains. Les espoirs fondés par le SOB de pouvoir obtenir du trafic sur la ligne sommitale du Gothard ainsi que la vallée du Rhin occupent une importance déterminante dans ce choix.



Le SOB s'est fixé un emploi du temps très sportif (de la commande en 2015 jusqu'à la livraison des nouveaux trains en 2019). L'année 2019 sera une année particulièrement intensive. Au début de l'année, l'ensemble du personnel sera instruit de manière théorique sur les nouveaux véhicules ainsi que de manière pratique grâce à un nouveau simulateur. Ainsi, durant le deuxième semestre, l'exploitation expérimentale pourra être entamée de manière définitive. Il s'agira d'éliminer si possible toutes les fautes et les lacunes. Le SOB ne dispose plus de solution de rechange depuis 2020 car la certification d'exploitation pour les anciens VAE sera périmée.

Les négociations de la nouvelle convention collective de travail RegionAlps entre les partenaires sociaux et les représentants de l'ETF précitée se sont terminées avec succès dans le courant de l'été 2016.

Les séances se sont déroulées dans une ambiance de travail positive et les échanges sont en tout temps restés courtois et constructifs.

Il est à noter que toutes les séances préparatoires et toutes les revendications se sont faites de manière conjointe entre le SEV et le VSLF, ce que nous percevons comme étant très positif et de bon augure pour la collaboration intersyndicale chez RegionAlps dans le futur.

Principales améliorations par rapport à l'ancienne CCT:

- Augmentation générale des salaires de 4%, répartie sur 3 ans (2,5% en 2017, 1% en 2018 et 0,5 en 2019)
- Mise en place d'une «indemnité de repas» de 16 francs par jour de travail (peu importe qu'il s'agisse d'un jour de cours, de réserve ou de roulement et peu importe leurs durées respectives). Remplace une philosophie d'indemnisation non-forfaitaire plus complexe
- Meilleure information aux mécaniciens en cas de modifications de tours dans les 48 heures
- Mise en place dans les meilleurs délais d'une check-list «Dispositions lors d'accidents de personne» lors de l'entrée en fonction du nouveau chef-mécanicien chez RegionAlps à fin 2016

Tant les représentants du personnel que les mécaniciens peuvent s'estimer satisfaits des résultats de ces négociations pour cette nouvelle CCT qui entrera en vigueur le 1er Janvier 2017.



Photo: © Georg Trüb

Demande à l'experte !

Ma fille de trois ans, que j'appelle « petite souris » n'est de loin pas tombée sur la tête. Elle aime volontiers discuter de tout et surtout elle a un avis déterminé sur tout. Elle est experte en tout et n'importe quoi. Markus Leutwyler



Elle est justement en train de jouer avec le train en bois Brio lorsque j'entre dans la chambre et que je la regarde d'un air dubitatif. « Pourquoi tu fronces les sourcils ? », veut elle savoir. « J'étais en train de réfléchir aux trains qui roulent tout seul. Donc aux trains sans mécaniciens. Qu'en penses-tu, est-ce qu'il y en aura bientôt ? » « Bien sûr », dit-elle et elle me montre fièrement sa locomotive mue par une batterie qui est en train de gravir une petite montée. « J'ai ça depuis longtemps ! » A ce moment, la locomotive s'est renversée hors des voies et les roues ont continué à tourner pleines d'entraînement. « Et maintenant ? Pas de mécanicien dans le train, les gens vont commencer à avoir peur ! » Je prends un petit bonhomme Lego et je le fais pleurnicher de peur. « Petite souris » prend un T-Rex en plastique et le place directement devant le visage du petit bonhomme Lego. « Silence ! », braille-



t-elle alors avec la voix la plus grave possible. « Mais, de la sorte, tu fais encore plus peur aux gens. ». « Oui, justement ! Mais maintenant, ils ont peur du dinosaure mais plus à cause du raildément. » Nous remettons la locomotive sur les rails et la laissons poursuivre son chemin. Loin elle n'ira pas. La batterie est vide. « Absence de tension ! » dis-je indigné. « Sais-tu qu'ensuite il n'y aura plus d'air frais dans le train ? Il fera de plus en plus chaud ! » « Pffff », dit « Petite souris » en saisissant un cheval ailé violet à la crinière arc-en-ciel et aux ailes argentées. Il est suspendu au-dessus du train et agite ses ailes. « Il faut bien alors que quelqu'un fasse du vent ! » J'ai maintenant une tâche épineuse pour elle. Il y a toujours ces questions éthiques. Comment un ordinateur peut-il faire un choix lorsqu'il doit faire le choix entre



deux variantes horribles ? Je place 5 petits bonhommes sur une branche d'une aiguille et un sur l'autre. L'aiguille est tournée en direction des 5 bonshommes. Et derrière eux, la locomotive que j'ai équipée d'une nouvelle batterie est justement en train d'arriver. « Petite souris » ne réfléchit pas longtemps. Elle saisit un dragon géant et attrape le petit bonhomme tout seul. Avec précaution elle le place avec les 5 autres. Elle regarde ensuite la locomotive poursuivre sa marche. A plein gaz dans le groupe désormais constitué de 6 hommes. Je trouve que la stratégie avec le dragon est intéressante. Naturellement la transposition sous forme logicielle de la commande des aiguilles souffre encore de petites lacunes. Mais l'approche est bonne. Aucune raison d'adopter une position hostile au progrès ! Il y a encore tout un tas de questions intéressantes que j'aime poser à ma petite experte. Malheureusement nous n'irons pas plus loin. « Petite souris » se tient les jambes écartées et mon nez m'annonce que les langes sont pleins. Je la place sur la table à langer et la remets au propre. « Un robot nettoyeur de popotin, ce serait quelque chose ! », dis-je en réfléchissant à haute voix. Elle me regarde complètement épouvantée. « Ça va la tête ? Ça n'existe pas ! » ➤



Lettre de lecteur

Hans Baer

Une fois de plus, j'ai lu le LocoFolio entièrement. Je suis un membre sympathisant et j'apprécie la mise en page, la présentation, le contenu - que ce soit pour la forme ou l'objectivité - de même que le choix des sujets. La nouvelle rédaction continue à faire du bon travail. Donc, s'il vous plaît, ne changez rien ! Ce qui est regrettable, par contre, c'est le contenu de différents messages:

Watt d'Or
 Au niveau des cadres, on se réjouit des mesures prises pour introduire le style de conduite économique et on présente le sujet comme une invention propre. Pas un mot pour rappeler que cette question de conduite économique est d'actualité depuis plusieurs années et que sa mise en pratique a débuté depuis bien longtemps. Chapeau à tous les mécaniciens de locomotive qui, dès lors, ont appliqué cette procédure. Le système ADL est mal élaboré et de peu d'utilité, surtout lorsqu'il délivre des indications erratiques incitant au «stop and go», comme mentionné dans l'article sur le sujet. Du moment qu'on peut se faire valoir avec un projet d'environ 35 millions de francs, tout va bien... Pour

moi, le respect envers le travail de l'employé ressemble à autre chose.

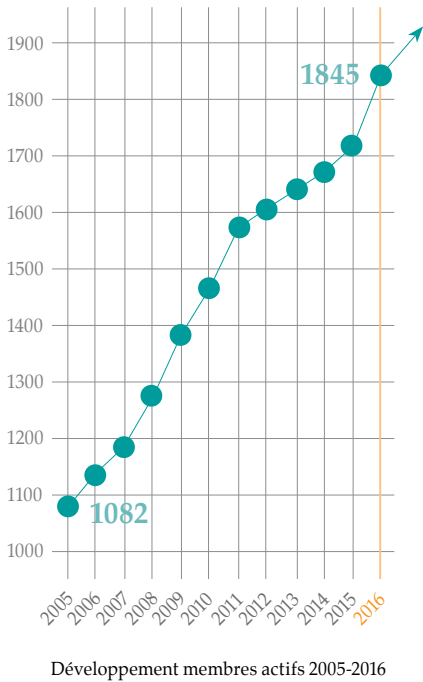
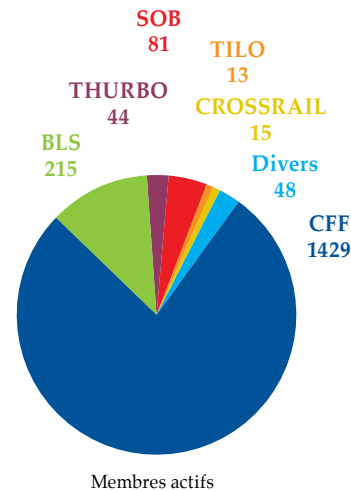
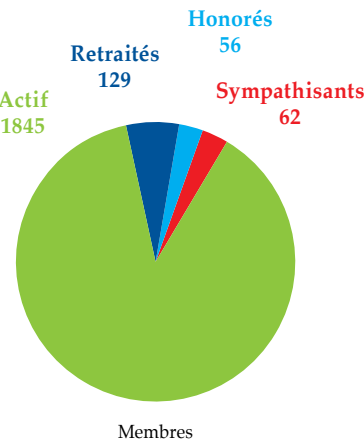
ETCS L2
 Presque toutes les lignes ont été aménagées avec l'ETCS L2 sous l'attention des médias ce qui, en plus des coûteuses installations d'infrastructure, génère des frais exorbitants de l'ordre de millions de francs pour la transformation des véhicules moteur. Malheureusement, tout n'est pas encore pleinement abouti ce qui, une fois de plus, entraîne des coûts supplémentaires et des conséquences indésirables (on se rappelle des "285" de la DB). Et, la nuit venue, les magnifiques revêtements violets des signaux nains entre Brunnen et Erstfeld sont d'un noir de corbeau indiscernable ! Jusqu'à présent, c'était un crime capital pour un mécanicien de locomotive de passer un nain fermé à fond de train. Si ça servait les intérêts du haut commandement (et du portemonnaie), cette maxime serait annulée et le passage d'un nain fermé légalisé. Dans mes activités professionnelles antérieures, un tel état d'esprit aurait été totalement inenvisageable et officiellement inacceptable. Là-bas, la sécurité était encore d'actualité, on ne se contentait pas d'en parler.

Tout cet argent dépensé inutilement permettrait de contribuer à couvrir les 1,3 milliards de francs nécessaires à l'entretien supplémentaire. Il reste malheureusement encore bien des choses qui ne fonctionnent pas correctement, ce qui, en tant que passager, me frappe parfois. Malheureusement, il semblerait que la culture d'entreprise et de leadership soit souvent appliquée sous une forme arrogante qui a peu à voir avec la coexistence harmonieuse des personnes concernées; ce n'est pas « orienté objectif » comme on dit si bien. Quoi qu'il en soit, en tant que mécanicien de locomotive, vous effectuez quotidiennement un travail responsable, vous vous organisez en association, présentez des propositions sur les questions de fond ... et ne récoltez souvent que des critiques injustifiées. Vous mériteriez plutôt un grand merci pour vos inlassables efforts tout à l'avant du train ... même si ce dernier provient d'un passager. Avec votre engagement, vous apportez une contribution significative à l'amélioration du fantastique système ferroviaire. Dans cette optique, je vous souhaite ainsi qu'à tous vos collègues bon voyage et tout de bon. ➤



Le «hibou» à Giornico. Photo: André Niederberger

Sortie de la section VSLF Berne
De Julio Iglesias. Le 4 octobre 2016, la section de Berne s'est adonnée à sa manifestation annuelle. Après un rendez-vous à la gare de Berne, l'illustre troupe s'est rendue à Aarwangen en passant par Langenthal. A Aarwangen la section de Berne a été reçue par Monsieur Hans Baumberger III au sein du grenier historique où se trouve actuellement la distillerie du Whisky Langatun. Monsieur Baumberger a informé les membres de la section sur l'histoire ainsi que sur la distillation du Whisky. Après cet exposé intéressant suivi d'une visite de la distillerie, les participants ont pu participer à une formidable dégustation documentée par des informations spécifiques prodiguées par le seigneur des lieux. Après un apéritif abondant, la troupe des participants est retournée à Berne où les festivités et les discussions se sont poursuivies jusqu'à tard dans la nuit.



IN MEMORIAM

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

Max Gilgen

Mécanicien Zurich
Section Ostschweiz

*1927
† 22. 3. 2016

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

NOUS CHERCHONS...

Le VSLF, est une organisation de milice basée sur des collègues motivés et engagés et qui sont disposés, à côté de leur fonction de mécanicienne / mécanicien de locomotives, à effectuer des tâches supplémentaires dans le cadre de notre syndicat professionnel. Le renouvellement continu de nos fonctionnaires garantit une capacité de décision ouverte et fondée.



Responsable de la division G

Nous recherchons une / un responsable de la division G.
En tant que membre du comité central du VSLF, tu es responsable du secteur d'activité CFF Cargo / CFF Cargo International. Ton domaine de compétence comprend toutes les négociations sur la CCT et les BAR ainsi que la collaboration dans le cadre du partenariat social avec les deux entreprises. Si tu as des questions ou, si nous avons éveillé ton intérêt, tu peux d'adresser à :
Hubert Giger, Tel. 079 136 37 51 ou praesident@vslf.com



CCV

Nous recherchons une personne désireuse de rejoindre la CCV interne VSLF.
Tâches et compétences : La CCV est chargée du contrôle de la gestion des affaires au sein du VSLF. Elle est indépendante et agit selon son propre jugement. Si tu as des questions ou, si nous avons éveillé ton intérêt, tu peux d'adresser à :
Hubert Giger, Tel. 079 136 37 51 ou praesident@vslf.com



Coordinatrice / coordinateur de la page web VSLF

Nous cherchons une personne fiable pour laquelle, l'administration de notre page web représente un réel plaisir.
Ton domaine de compétences comprend le remaniement, la tenue à jour et l'actualisation régulière de la page web du VSLF. Nous travaillons avec Content-Management-System Typo3, lequel est géré par Webbrowser. En cas de question ou d'intérêt, adresse-toi à :
Kay Rudolf, Tel.: 051 281 58 49 ou sekretaer@vslf.com.



Webmaster/in

Nous recherchons un webmaster pour notre site Internet.
Si tu disposes de connaissances approfondies de Content-Management-Systems Typo3 et que tu désires t'occuper de notre page web du point de vue purement technique, annonce-toi à :
Kay Rudolf, Tel.: 051 281 58 49 ou sekretaer@vslf.com.



Caissier/ère

Nous cherchons un/e caissier/ère.
En tant que caissier/ère, tu fais partie du comité directeur du VSLF et tu es responsable pour toutes les questions financières du VSLF. Si tu as des questions ou, si nous avons éveillé ton intérêt, tu peux d'adresser à :
Hubert Giger, Tel. 079/136 37 51 oder praesident@vslf.com

Comité centrale VSLF

Division CFF V	Division CFF G	BLS	Président	Caissier	Romandie	Ticino	TT/CCT
----------------	----------------	-----	-----------	----------	----------	--------	--------

Administration

Mutations	Coordinateur Kommunikation	Coordinateur Website	Coordinateur AG	Coordinateur affaires étrangères	CCV	Sections
Publicitaire	Secrétaire Actuaire	Webmaster	Coordinateur Spesen	Traductions interne	CCT Team	
Formation	Art Director	Loco Folio	Base de données	CoPe	Conférencier PCT	