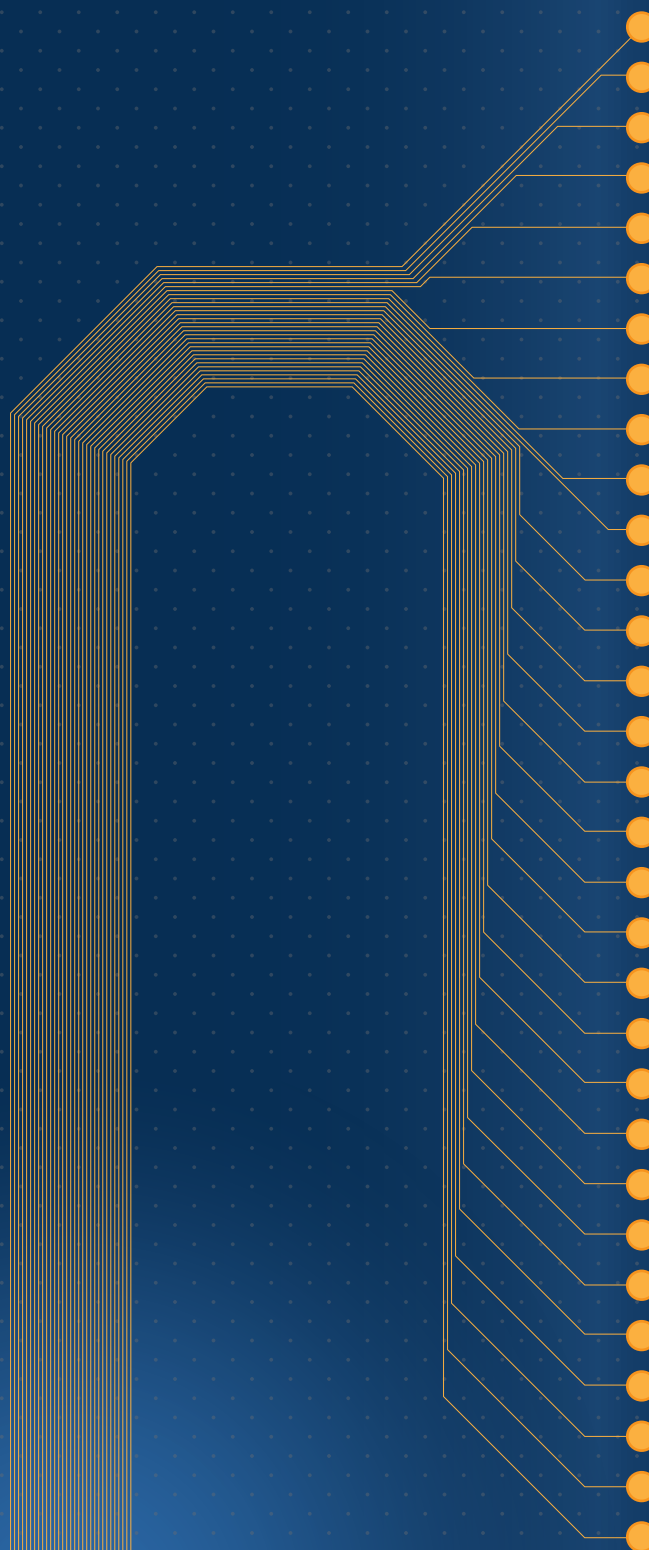




5	Editorial
7	La voix du Président
8	Nouvelle attribution de la concession «grandes lignes»
10	Principes de base et fondements juridiques de l'OFT
14	ETCS
15	ETCS archives 2004
16	Cours de langue : la confrontation à la réalité du terrain
17	Compétences linguistiques
18	Ferrovita
20	Le fonctionnement du sifflet
20	ADL
21	Sopre : nombreux problèmes en vue pour le personnel
22	Verdict CP BLS
23	Cas de signaux
24	WarnApp
25	Passage lors d'arrêt prescrit
26	Trafic par wagons complets TWC 2017
27	CFF Cargo International
28	THURBO
30	Problème de confort
31	Vue du Monte Generoso
32	Acquittement malgré une quasi-collision
33	Déverrouillage des portes du côté opposé au quai
33	In memoriam
34	SmartMail 4.0
35	Atelier Kaizen
35	Cabine sans papier
36	S-Bahn de nuit : folie ordinaire
37	Hans Arnold fête son centième anniversaire
38	Le TEE Transalpin
39	Assemblée Générale 2018 à Bâle



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

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 17/2: 30.11.2017 | Clôture rédaction Loco Folio 18/1: 1.4.2018

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

Économisez
jusqu'à
10%
de prime

Je veux
les deux.

Une caisse-maladie online simple et un conseil personnalisé
En tant que membre du VSLF, vous avez les deux,
et pour moins cher. Changez d'assureur en quelques clics:
kpt.ch/vslf/fr



Editorial

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



« Compris, répondez ! »

Celui qui a déjà eu l'occasion de manipuler un appareil radio de manière sérieuse connaît cette expression par cœur et de manière rigoureuse. Cela conclut l'échange et libère le canal radio pour son interlocuteur. Je connais cette procédure depuis les pompiers, où les capacités radio sont limitées et les contenus (souvent) importants, quand ils ne sont pas d'une priorité vitale. Dans ce cas, cela a toujours fonctionné sans bavures, même dans les sous-sols les plus profonds.

Le nouvel appareil radio de la manœuvre s'appelle « LISA ». Si seulement c'était aussi facile d'emploi que les anciens appareils analogiques qui avaient été développés dans ce but! Malheureusement, avec LISA l'échange radio qu'on entend le plus souvent est « pas compris – répétez ».

La compréhension est généralement un thème central aux chemins de fer. Et cela devient de plus en plus important puisqu'on assiste à la mise en place d'une nouvelle tendance impossible à freiner qui consiste à tout centraliser et à retirer les gens qui sont présents sur le terrain. En son temps le chef de circulation des trains disposait de la vue sur les voies depuis sa tour et pouvait se faire un aperçu du trafic. Actuellement il peut, dans le meilleur des cas voir passer quelques avions devant lui. Il est compréhensible que la communication entre le mécanicien et la centrale d'exploitation soit passée à la loupe. Les incompréhensions peuvent avoir des conséquences catastrophiques. L'Office fédéral des transports a donc défini les exigences linguistiques qui doivent être remplies par les mécaniciens lorsque ceux-ci doivent s'exprimer dans une langue étrangère. Cela induit inévitablement des besoins en formation qui auraient dû être assumés par un outil E-Learning. Cela n'a pas fonctionné. Les exigences présentes lors des examens étaient éloignées du domaine et non adaptées aux besoins. De nombreux candidats utilisés pour des tests ont échoué à l'examen, même ceux qui évoluaient déjà dans un environnement bilingue. Gaby Fischer et Matthieu Jotterand reprennent le thème dans leurs articles.

Lors de l'été passé j'ai eu l'occasion de participer à de nombreuses rencontres ainsi qu'à un séminaire sur les PAC. Plus je me rapprochais des hauts niveaux, plus le vocabulaire était appelé à évoluer. Lors des ateliers et des meetings on discutait de „Mindsets“

et on procédait à des „Learnings“. Si je voulais dire quelque chose de bien ils étaient tous « de mon avis ». Ce qui n'est malheureusement pas le cas dans ma cabine de conduite. J'avais parfois l'impression que ceux « d'en-haut » ne se font pas une représentation concrète de ce qui se passe « en-bas » sur les rails. Ce serait cependant important puisque chaque décision prise aux différents échelons de la conduite a finalement des répercussions sur notre travail. Il ne s'agit pas pour moi de revendiquer des cours de base de formation qui devraient être renouvelés tous les cinq ans... Mais un peu de rapprochement des activités centrales ne ferait pas de mal.

La communication peut intervenir par des chemins différents. Le papier est considéré comme démodé quand bien même, je trouve qu'il a certains avantages. Et pas seulement lorsqu'il s'enroule sur un cylindre en carton. On peut y prendre des notes, on peut le prendre avec soi partout et il ne nécessite pas de courant ni de liaison à une base de données. Les communications sur papier peuvent être affichées et chacun peut les voir lorsqu'il passe devant. Cela peut aussi, dans certains cas, constituer un désavantage, lorsque des campagnes de sensibilisation sont affichées au vu et au su du public.

Les moyens de communication électronique appartiennent à l'avenir, dit-on. Il est donc d'autant moins compréhensible et acceptable de découvrir les problèmes auxquels le personnel de CFF P est confronté avec l'introduction du nouvel outil de planification du personnel „Sopre“. En tant que mécanicien le travail se transforme en vol à l'aveugle. « Quoi, où, comment ? » c'est aussi un des principes de conduite des pompiers. Simple, d'utilisation facile et adapté à l'objectif. Sopre fait défaut dans les trois points. Et c'est ainsi que la conduite du personnel des locomotives est devenue de manière primaire un bureau de renseignements depuis le lancement de Sopre intervenu le 1er novembre. Impossible d'y échapper. Même le matin à deux heures, trois à quatre personnes se battent de manière continue pour obtenir gain de cause dans la file d'attente. Le fait que CFF Cargo soit sorti du projet depuis des années pour des raisons de coût n'étonnera aucun utilisateur de manière sérieuse. Les demandes de concessions en trafic longues distances des CFF ont atterri sur la scène politique en fin d'année. Les CFF, le



SOB et le BLS se disputent le gâteau. Alors que, semble-t-il, le SOB et les CFF ont trouvé un langage commun, les négociations entre les CFF et le BLS se révèlent être nettement moins conciliantes. Le dénouement est encore incertain. Une équipe s'est constituée autour de Felix Traber pour élaborer des réflexions sur les scénarios possibles. Son analyse révèle que tout n'est pas si simple que cela pourrait paraître. Et que le marché, appliqué au système ferroviaire n'a que peu de marge de manœuvre car les synergies peuvent rapidement être détruites.

Je vous souhaite cependant un peu de repos, de paix et de bons contacts avec vos proches pour les jours de fête à venir et ceci en dépit de vos services intensifs !

Markus Leutwyler
Rédacteur LocoFolio



WELLNESS AU BORD DU LAC DE THOUNE

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

Offre valable pour un séjour
jusqu'au 24 décembre 2018
(sauf jours fériés)

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

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

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

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

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

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

Nos prestations :

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

Supplément en chambre simple CHF 20.00 par nuit

Taxe de séjour par personne et par nuit CHF 2.50

Panoramacard :

Bus de la région gratuit, des prix spéciaux pour
Niesen/Stockhorn/Niederhorn et beaucoup de plus



Sigriswilstrasse 117
CH-3655 Sigriswil
Tel ++41 +33 252 25 25
Fax ++41 +33 252 25 00
info@solbadhotel.ch
www.solbadhotel.ch

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Deux grands événements se sont immiscés cet été dans la vie des chemins de fer. Le premier est l'interruption qui a quasiment duré près de deux mois dans une des plus importantes liaisons Nord – Sud au niveau de la vallée du Rhin allemande, près de Rastatt. Le trafic des marchandises a été complètement interrompu dans le corridor Pays Bas – Suisse – Italie pour reprendre ensuite lentement tout en restant à un niveau absolument insuffisant. Les voyageurs ont été acheminés par des bus quand ils n'avaient pas choisi d'eux-mêmes de recourir au service des FlixBus déjà existants.

Le chemin de fer a mis en évidence son manque de flexibilité de manière effrayante. Plus les locomotives et les systèmes de sécurité sont développés au niveau européen, moins il est possible d'engager un véhicule moteur hors du corridor pour lequel il a été prévu.

Après l'accident du Suisse-Express qui a déraillé durant l'été 1971 à Rheinweiler en Allemagne et qui a coûté la vie à 19 voyageurs et au mécanicien, les trains ont tout naturellement été détournés par le côté français de la vallée du Rhin. Aujourd'hui c'est pratiquement impossible. C'était le temps où tout fonctionnait et où les processus n'empêchaient pas de trouver des solutions.

A titre de petite remarque marginale : il n'a jamais été possible d'expliquer pourquoi le Suisse-Express a franchi une courbe limitée à 75 km/h à une vitesse de près de 140 km/h. Au centre des observations se trouvait alors le nouveau système automatique de commande traction/freinage (AFB) équipant la locomotive de parade E103. On a circulé avec le conducteur de ligne depuis 1965 en Allemagne. C'était l'Automatic Train Operation ATO 3 d'il y a 45 ans. Les nouvelles innovations en matière de digitalisation avec les essais en vue d'atteindre l'ATO 2 ne sont, en comparaison, que du café froid mais très cher.

La capacité d'interopérabilité du personnel des locomotives au niveau opérationnel dont l'OFT et les chemins de fer ont fait la promotion dans la presse après l'interruption de Rastatt nous a suscité tout au plus un sourire fatigué. Depuis la division entre marchandises et voyageurs, nous revendiquons une capacité d'engagement plus flexible du personnel des locomotives au

niveau national. Nous avons été en mesure d'empêcher une autre séparation entre trafic régional et « longues distances ».

Lorsque les responsables exigent de la part du personnel des locomotives de meilleures connaissances linguistiques afin de pouvoir l'engager au niveau international, il apparaît évident que ces mêmes responsables ignorent que chaque pays dispose de ses propres prescriptions de circulation et de sa propre signalisation. Les prescriptions de base au niveau suisse comprennent pas moins de 1854 pages ; à titre de comparaison, le code des obligations n'en contient que 508. Il est évident, depuis de nombreuses années, que les gestionnaires de l'infrastructure et les autorités de surveillance ne contribuent pas à une simplification ou à une unification du réseau.

C'est ainsi que nous parvenons à la deuxième grande thématique : l'attribution des concessions grandes lignes en Suisse. L'OFT décidera de l'octroi des concessions à partir du changement d'horaire sur la base des soumissions reçues. Il prolongera la concession existante si les éclaircissements qu'il a demandés seront suffisants. Le personnel qui sera concerné en premier que ce soit dans le cas d'une coopération ou d'une situation de concurrence sera forcément le personnel des locomotives.

Le fractionnement des prestations de conduite à comme conséquence une baisse massive de la productivité du personnel des locomotives. Une autre forme de réduction de l'emploi de personnel est en interopérabilité. Donc tout le contraire des enseignements qu'on peut tirer de Rastatt. Il s'agit de permettre à tous les mécaniciens de toutes les compagnies de conduire tous les véhicules sur toutes les lignes à l'image de ce qui se fait dans les rayons de dépôts actuels. Même en dehors de sa propre ETF. Et c'est là que cela menace d'échouer.

Le VSLF a d'abord pris contact avec les CFF afin d'éclaircir la problématique et de contribuer à gérer l'argent et les ressources de manière économique au lieu de les gaspiller. Des entretiens avec le BLS et le SOB sont en cours de planification.

Nous essayons donc de la sorte de contribuer à limiter dans une mesure acceptable les dégâts occasionnés par ce Deal orchestré dans les hautes sphères et qui impacte le



personnel et les chemins de fer. Le fait que nous revendiquons depuis de nombreuses années un engagement plus flexible du personnel des locomotives est exprimé par la clairvoyance et la convivialité envers l'employeur de nos propositions. Nous espérons qu'ils ne renonceront pas aux coûts d'investissement pour la formation afin de pouvoir continuer à travailler de façon durable au niveau de la productivité et de manière plus opérationnelle.

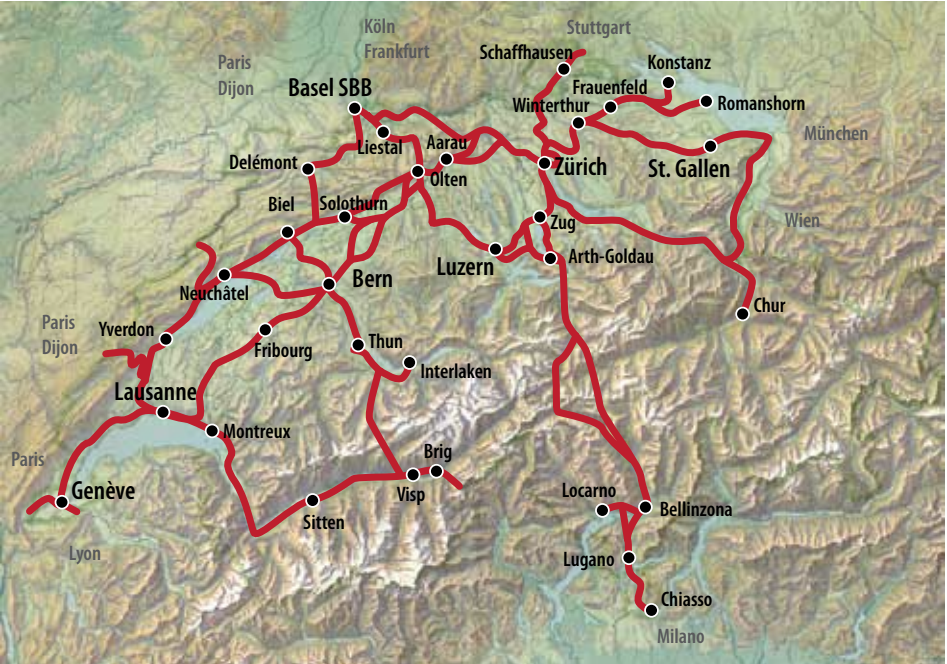
L'espoir est un mot adapté pour définir la situation au niveau du recrutement des nouvelles et des nouveaux collègues. L'attractivité ne va pas devenir plus grande en raison de la dégradation planifiée du personnel des locomotives en le réduisant au niveau de « presse bouton ». Il en va de même en ce qui concerne les économies prévues par les chemins de fer. Des planifications à toujours plus court terme, des services toujours plus intensifs la nuit et le dimanche, des exigences toujours plus élevées, à l'image des connaissances linguistiques et tout cela sans offrir la moindre compensation, sans oublier le manque chronique de personnel. Tout cela ne va pas déclencher des afflux massifs.

Le fait que les Babyboomer s'acheminent gentiment vers une partie de leur vie où les repas redeviendront plus réguliers renforcera encore le manque de mécaniciens. Je suis impatient de voir le jour où les responsables prendront cette question au sérieux. Car même avec ATO 2 ou 3, 0,9 mécanicienne/mécanicien par train ça ne suffit pas. Et des trains il y en aura beaucoup plus. A vous tous sur les trains, je vous souhaite une bonne route en toute sécurité.

Votre président
Hubert Giger

Nouvelle attribution de la concession «grandes lignes»

Répercussions possibles liées à la nouvelle attribution de la concession «grandes lignes» par l'OFT. Optimisation ou démantèlement du trafic ferroviaire suisse ? Une analyse. De groupe de travail VSLF sur les concessions GL sous la direcxtion de Felix Traber



Source Foto: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr OFT

La réattribution des concessions du trafic grandes lignes peut prendre l'aspect, à première vue, d'une pure opération administrative. Lorsqu'on y regarde à deux fois, on se rend compte de la cascade de problèmes qu'elle tire derrière elle. Des quais trop courts, un engagement improductif du personnel, des difficultés au niveau de l'entretien des véhicules et des problèmes massifs lors de perturbations sont à prévoir. Ce n'est qu'en effectuant une planification au travers des diverses frontières de chaque ETF que nous pourrions empêcher les conditions insoutenables que rencontrent les pays qui ont déjà procédé à la libéralisation complète du trafic ferroviaire.

Les conséquences les plus importantes Des quais trop courts

Du point de vue de l'exploitation, à titre d'exemple, on peut dire que la ligne à grande distance Coire – Pfäffikon SZ – Zürich HB – Burgdorf – Berne, laquelle est appelée à fonctionner comme ligne IR et sera exploité avec des Flirts du SOB, constitue un sérieux défi. Cela commence avec des longueurs de quai trop courtes ou critiques dans les gares de Berne (en fonction de l'emploi des voies), de Burgdorf (ev. Langenthal), Siebnen-Wangen et Walens-tadt. Pour une exploitation avec des trains de 375 mètres de long (Flirt SO B: 150m + 150m + 75m / 936 places assises) il y a lieu

- d'effectuer impérativement des adaptations comme :
- Modification des constructions au niveau de l'infrastructure ;
 - Rajout/retrait de modules de renforts ;
 - Engagement de trains plus courts avec comme conséquence un manque de capacité ;
 - Conduite de doublures avancées ou retardées pour décharger les IR SOB ;
 - Fermetures ponctuelles de parties de trains ;
 - Suppression de point d'arrêts commerciaux.

Cela représente des mesures qui sont toujours appelées à occasionner des coûts supplémentaires, que ce soit au niveau de l'infrastructure ou au niveau de l'emploi du personnel.

Si l'on veut renoncer aux conséquences négatives on peut toujours procéder au soulagement des trains concernés par l'introduction des relations supplémentaires mais l'offre doublé de trains est tout sauf productive. La suppression éventuelle de points d'arrêts commerciaux sera considérée comme une mesure impopulaire par le public.

Engagement improductif du personnel / manque de flexibilité

La conduite des trains sur les concessions GL, que ce soit en partenariat comme il

est prévu de le faire avec les IR du SOB ou par le BLS avec une concession GL propre, signifie que globalement, l'emploi du personnel deviendra moins productif :

- Les chaines de prestations qui sont nécessaires à la création productive de tours de mécaniciens, vont se perdre. Les coûts de production vont augmenter car la flexibilité de l'organisation des services diminue ;
 - Lors de prise en charge de prestations en service tôt ou tard par une entreprise de transport ferroviaire nouvellement admise en trafic GL – par exemple par les dépôts CFF de Bâle, Berne ou Bellinzone – le fait d'introduire du personnel de différentes ETF aura comme conséquence de briser les chaines de prestations. Une élaboration productive des services pour les ETF qui reprennent les prestations, particulièrement tôt le matin et tard le soir, va être nettement plus difficile voire même impossible ;
 - La coopération entre les CFF et le SOB ainsi qu'une éventuelle reprise de prestations en trafic GL par le BLS représentent une spécialisation supplémentaire au sein du personnel des locomotives des CFF. Les spécialisations réduisent considérablement la flexibilité et conduisent à un engagement improductif du personnel ;
 - Le savoir et les compétences des collaborateurs sont perdus d'un côté alors que d'un autre d'autres collaborateurs doivent les acquérir ;
 - La croissance possible du SOB et du BLS en trafic grandes lignes, aussi du point de vue géographique, rend l'emploi du personnel moins productif, aussi pour ces entreprises de transport ferroviaire.
 - Gestion opérationnelle plus difficile en cas de perturbation
- Les perturbations liées aux véhicules ou à l'infrastructure exigent une grande flexibilité et des compétences étendues en ce qui concerne les possibilités d'engagements de toutes les personnes impliquées afin d'assurer une résolution des problèmes productive et rapide :
- Les cas où un véhicule doit être retiré du service et remplacé de manière non planifiée se produisent régulièrement dans la pratique et exigent des réserves correspondantes (matériel et personnel) ;
 - Une interruption de ligne, planifiée ou non, devient rapidement un défi au niveau du personnel et du temps ;

- Un engagement flexible du personnel des locomotives devient rapidement difficile et li-mité ce qui a des conséquences au niveau de la ponctualité et la fiabilité et touche par conséquent la clientèle ;
 - La garantie du soutien et du remplacement du personnel des locomotives en cas d'événement extrême nécessitera plus de temps ou engendrera plus de coûts en raison de l'existence de doublons dans la branche.
 - Restrictions dans la production
- Le recours à la même composition de Coire à Berne en passant par Zürich HB optimise théoriquement le roulement des véhicules puisque le temps d'arrêt à Zürich HB est plus court :
- On dispose de moins de capacité en places assises en raison de l'emploi de Flirt SOB à un étage. La conséquence est le recours au renforcement avec deux ou trois unités supplémentaires ce qui pourrait relativiser l'effet d'économie.
 - Actuellement les roulements des trains de la ligne IR Zürich – Olten – Burgdorf – Bern sont modifiés plusieurs fois par jour avec d'autres prestations de trains. Si cette flexibilité venait à disparaître, des coûts supplémentaires pourraient voir le jour. Particulièrement lorsque les éventuels renforts ou retraits sont fait avec du matériel roulant utilisé ou nécessaire ailleurs.
 - Les renforts 7 retraits répétés baissent la productivité du personnel des locomotives.
 - L'exploitation de prestations GL par le SOB ou le BLS baisse le kilométrage produit par les CFF de manière sensible. Cela signifie que les coûts fixes augmentent pour l'entreprise CFF ce qui devrait aussi avoir comme conséquence un programme de démantèlement dans les services centraux.

Conséquences au niveau de l'exploitation et du personnel

De manière générale, la productivité et la flexibilité au niveau de l'engagement du personnel souffrira du morcellement des prestations longue distance. Les coûts globaux du système ferroviaire vont augmenter, contrairement à ce que certains politiciens affirment. Même une coopération, telle qu'elle est prévue avec le SOB ne permettra pas de soulager la problématique. Un certain nombre de lieux de service du CFF Trafic des voyageurs vont perdre très probablement leurs connaissances de lignes sur certains tronçons en raison de la coopération avec le SOB. Cela peut être négatif particulièrement en cas de perturbation ou lors des circulations de plus en plus fréquentes engendrées par des manifestations spéciales. Les implications négatives peuvent certes être évitées

ou adoucies mais cela aurait comme conséquence que le personnel des locomotives devrait être planifié et engagé de manière intégrale. Un engagement intégral du personnel des locomotives provoquerait le recours à un engagement mixte du personnel (par ex. SOB – CFF) et nécessiterait des investissements au niveau de la formation.

Entretien

L'acheminement des véhicules du SOB aux lieux d'entretien du SOB constitue par exemple un gros obstacle. On ambitionne une planification d'acheminement des plus productives mais celle-ci ne pourra que rarement être appliquée comme prévue en raison des perturbations d'exploitation ou des dérangements aux véhicules. Qu'en est-il du processus prévu lorsqu'un véhicule doit être retiré du service de manière non planifiée et qu'il doit être remplacé ? Cela se produit régulièrement dans la pratique et nécessite les réserves correspondantes (matériel et personnel). Les points de connexion avec le SOB à Lucerne, Arth Goldau et Pfäffikon SZ ne sont pas situés idéalement pour permettre d'acheminer un véhicule défectueux vers un des centres d'entretien du SOB disponible. La connaissance des véhicules nécessaire mais dont le personnel des locomotives ne dispose toutefois pas aggrave encore la situation. Selon notre estimation, cela constitue un immense défi, principalement du point de vue de l'exploitation, aussi en ce qui concerne les tracés et le déploiement du personnel. Le BLS sera aussi confronté à ces défis s'il venait à obtenir des concessions du trafic GL. Le maintien de réserves improductives va croître sérieusement avec la présence de trois « joueurs » différents.

Les interruptions de lignes deviendront de plus en plus des casse-têtes. Si le BLS devait obtenir une concession par exemple en vue d'exploiter la ligne Berne – Burgdorf – Olten, la plus grande partie des mécaniciens de CFF P perdrait la connaissance ligne sur l'ancienne ligne Berne – Olten y compris la déviation par Zollikofen. Cela sera vengé à court et à moyen terme lors de chaque fermeture de la NBS. Des dépenses supplémentaires et de l'improductivité en sont la conséquence et il n'est pas souhaitable que cela conduise à la suppression de trains.

Conséquence au niveau du déploiement du personnel des locomotives

La coopération entre les CFF et le SOB ainsi qu'une éventuelle reprise de prestations GL par le BLS provoque une autre spécialisation au sein de la catégorie du personnel des locomotives des CFF. Les spécialisations limitent la flexibilité et conduisent à un déploiement non productif ; non

seulement lors des perturbations et des chantiers, mais aussi lors de l'exploitation normale. Certains lieux de dépôt vont très probablement perdre des connaissances de lignes en raison du fait que le SOB va reprendre les prestations de trains et que les trains conduits jusqu'à présent par les CFF vont disparaître. Il faut aussi partir du principe que le BLS va aussi produire des prestations en trafic GL, ce qui va encore renforcer cet effet et concerner d'autres régions. Lié à cet effet, on doit aussi considérer la perte de connaissance des véhicules. Les connaissances et les compétences acquises jusqu'à présent par les collaborateurs risquent d'être perdues. Hormis les restrictions au niveau de l'exploitation, ce phénomène agit de manière négative sur la motivation, l'attractivité de la profession et la loyauté des collaborateurs. L'acquisition d'une relève de qualité sera rendue nettement plus difficile.

D'un autre côté, la possibilité d'exploiter des lignes supplémentaires fournira au SOB et au BLS une plus grande attractivité en tant qu'employeurs. Cependant, l'apparition d'une diminution générale de la productivité risque bien d'être compensée par de quelconques mesures d'économies au niveau du personnel des locomotives.

Propositions de solutions

A bien des égards, la situation actuelle est conditionnée par des facteurs extérieurs. Il est important pour nous, en tant que partenaire social, que des solutions puissent être trouvées dans les conditions cadres existantes et ceci dans l'intérêt du système tout entier. A nos yeux, les prochains pas et la planification en vue de l'exploitation des prestations GL doivent de ce fait être abordés dans le cadre d'une optique générale.

Une planification intégrale est à favoriser du point de vue financier, tant au niveau du trafic grandes lignes que du trafic régional en englobant toutes les compagnies ferroviaires, y compris leurs sociétés filles. Une planification plus productive des services ne pourra être obtenue qu'en disposant librement du personnel, en trafic longues distances et en trafic régional. En outre il faut tenir compte des modifications à venir au niveau de l'exploitation, comme, par exemple, le 4ème complément partiel du S-Bahn zurichois avec des modifications CFF P – Turbo, la mise en service du CEVA, la nouvelle configuration du trafic régional dans la Région Fribourg ainsi que la mise en service de la ligne Stabio – Varese (I).

L'interruption de la ligne près de Rastatt (d) a très bien mis cette problématique en évidence dans le domaine Cargo et a nécessité de nombreuses adaptations et des ressources supplémentaires aussi dans le trafic des voyageurs. La flexibilité et la dis-

Définition du trafic «grandes lignes»

Le trafic longues distances en Suisse est constitué d'un réseau de lignes nationales qui est dé-fini en tant qu'offre minimale dans la concession grandes lignes (GL). Il contient les catégories de trains Inter- et Eurocity (IC, ICN et EC), Interregio (IR) et partiellement Regioexpress (RE). Actuellement, le réseau GL est exploité par les CFF. La concession existante a été attribuée en 1999, renouvelée en 2007 et adaptée entre-temps aux diverses modifications du réseau (Rail 2000, tunnels de base du Lötschberg et du Gotthard) et aux changements d'horaires

Comme la Confédération ne commande pas les lignes du trafic GL, à l'inverse de ce qui se passe dans le trafic régional des personnes, le réseau doit être exploité dans son intégralité en économie propre. Chaque ligne a une fréquentation différente et occasionne donc des résultats financiers différents. Les excédents financiers du trafic GL (ensemble du réseau) ont atteint des valeurs de dizaines à centaines de millions ces dernières années.

Comment la concession GL sera renouvelée

La grande partie de la concession GL actuelle échoit à la fin 2017. Selon l'ordonnance sur le transport des personnes, les compagnies ferroviaires intéressées peuvent déposer une demande jusqu'au début septembre auprès l'OFT. Celui-ci a défini le trafic longues distances de façon compréhensible au moyen d'une directives : « principes de base et critères pour le trafic grandes lignes ».

Depuis 2004, les CFF sont les seuls exploitants du trafic GL en Suisse. Ils ont repris en son temps les lignes alors exploitées par le BLS et lui ont cédé en échange l'exploitation complète du S-Bahn bernois (trafic régional). L'exploitation de l'ensemble du trafic GL permet aux CFF de dégager des gains annuels de l'ordre de quelques centaines de millions.

La concession actuelle GL des CFF (Concession no 584) se termine à fin 2017 pour la plus grande partie des lignes. Font exceptions, quatre lignes de

l'arc jurassien pour lesquelles la concession échoit à fin 2019 car les CFF ont engagé du matériel spécial pour ces lignes (trains pendulaires). C'est pourquoi la concession de la plupart des lignes du trafic GL sont à renouveler. La base pour l'attribution est le droit actuel des concessions contenu dans la loi sur le transport des personnes et son ordonnance. Selon la loi sur le transport des personnes la Confédération a le droit exclusif de fournir des prestations pour le transport des voyageurs au moyen de courses régulières et professionnelles. Elle peut déléguer ce droit par le biais de concessions attribuées par lignes à des entreprises de transport ferroviaire. Le droit sur le transport des personnes ne fait aucune différence entre trafic longues distances et trafic régional dans les concessions et il est ouvertement formulé en ce qui concerne les opérateurs. Chaque entreprise appropriée peut déposer une demande en vue d'exploiter des lignes.

Renouvellement des concessions et acheminement du trafic grandes lignes Jusqu'à présent, une définition compréhensible du trafic grandes lignes a toujours fait défaut. En prévision de l'échéance des concessions du trafic GL, l'Office fédéral des transports OFT a initié des travaux préparatoires avec comme objectif d'établir le réseau du trafic longues distances, d'assurer la coordination avec la transformation du réseau ferroviaire et d'offrir une offre encore meilleure à la clientèle. Pour parvenir à ses fins, l'OFT a rédigé en 2016 une directive « principes de base et critères pour le trafic GL ». Grâce à cette directive le trafic longues distances est pour la première fois clairement défini sur la base de critères qui sont appliqué à l'ensemble du pays. Les chemins de fer ont été continuellement informés sur les travaux et le contenu de la directive. En février 2017, la directive a été envoyée pour consultation aux Cantons.

En parallèle, l'échéance de la concession grandes lignes des CFF a conduit à un concours d'idées : les CFF, le BLS et le SOB ont présenté des concepts à l'OFT en vue définir l'exploitation du futur réseau GL respectivement l'exploitation de réseaux partiels ou de lignes isolées. En ligne de mire des concepts : une

offre plus dense pour la clientèle, ainsi que des critères de commercialité et de qualité.

En raison des concepts concurrents des trois compagnies, l'OFT a entamé et animé des négociations de conciliation entre les CFF, le BLS et le SOB avec comme objectif l'attribution d'une concession en bonne entente sur la base d'une solution comprenant plusieurs compagnies. Finalement, ces négociations ont dû être interrompues en février 2017, après plusieurs ateliers et rondes de négociations en raison de divergences insurmontables. Il ne reste donc que l'ordinaire procédure d'attribution des concessions pour déterminer la future offre du trafic GL. L'OFT y joue le rôle de l'autorité indépendante d'attribution des concessions.

Procédure de l'OFT en automne 2017

Selon l'ordonnance sur le transport des personnes, les compagnies ferroviaires ont la possibilité de déposer de demandes de concessions jusqu'à trois mois avant le début de l'exploitation, c'est à dire jusqu'au 9 septembre 2017. Les demandes reçues seront évaluées de manière approfondie par l'OFT sur la base de la loi sur le transport des personnes et sur l'ordonnance y-relative. La directive élaborée par l'OFT « principes de bases et critères pour le trafic GL » sera aussi un critère pour l'octroi des concessions. La décision concernant l'octroi des concessions doit intervenir jusqu'au changement d'horaire de décembre 2017. Les cantons seront consultés à l'avance. Les délais sont court et la procédure exigeante. Si un changement d'exploitation devait intervenir sur certaines lignes, il devra se faire pas à pas durant les prochaines années.

Lien : Directive „Principes de base et critères pour le trafic grandes lignes “ https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaeetze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grunds%C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf

ponibilité du personnel des locomotives constituent toujours des facteurs déterminants pour une exploitation ferroviaire sûre, productive et fiable.

Etat des lieux et situation actuelle aux yeux du VSLF

Il semblerait que l'OFT ait été surpris du fait que le SOB et le BLS aient aussi déclaré leur intérêt à exploiter des lignes longues distances. L'ordonnance sur le transport des passagers valide actuellement - avec les délais de requête pour l'octroi des concession extrêmement courts - n'est pas adaptée à ce genre de situation. Jusqu'à présent cela ne jouait aucun rôle puisque la répartition des tâches était clairement établie au sein de chemins de fer. La base juridique était cependant à disposition. Même la marche à suivre élaborée à la hâte « principes et critères pour le trafic interurbain » laisse à penser qu'on a été surpris de la concurrence pourtant voulue par la Confédération et le monde politique. Le fait que la directive « principes pour le trafic longues distances » ait défini les tâches dévolues au trafic longues distances et les prestations qu'il doit fournir est à saluer, que ce soit pour les prestataires mais aussi pour la visibilité qu'elle offre aux clientes et aux clients. Les critères choisis pour l'attribution des concessions GL ne sont cependant ni transparents ni compréhensibles aux yeux des profanes malgré l'existence de la directive.

Si la Confédération désire que trois grandes compagnies ferroviaires suisses – lesquelles sont toutes trois en possession des pouvoirs publics – se mesurent les unes par rapport aux autres dans une sorte de « marché », il serait sensé d'adapter à la réalité les délais de dépôt des requêtes et d'octroi des concessions prévus par l'ordonnance sur le transport des voyageurs.

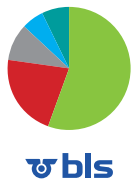
L'ordonnance actuelle sur le transport des voyageurs assure une certaine latitude pour que la prise en charge du trafic longues distances puisse être décalée dans le temps, mais cela n'est pas propice à la transparence et n'offre aucune sécurité pour la planification. L'amortissement pour les investissements nécessaires est aussi rendu plus difficile. Si l'on compte le temps nécessaire pour la fourniture des véhicules, à l'établissement des lieux d'entretien et de service pour l'exploitation de la flotte de véhicules ainsi que les exigences au niveau du personnel, il faudrait près de 8 ans pour que l'octroi d'une concession puisse entrer en vigueur. L'échelonnement actuel, y compris les combats juridiques possibles, va engendrer un climat d'insécurité sur une plus longue période, surtout pour le personnel potentiellement concerné. Après des déchirements partiellement agressifs et durs dans le but de se partager les concessions GL, il ne sera qu'une question de temps pour que des concurrents étrangers s'intéressent à l'octroi de concessions dans le trafic longues distances. Il ne fait aucun doute que cela ferait baisser le niveau du système ferroviaire existant. Il serait aussi très intéressant de savoir, comment l'OFT se comporterait si personne ne postulait pour l'exploitation de certaines lignes. Il serait donc urgent de reconsidérer les dispositions juridiques actuelles ainsi que la directive émise par l'OFT et le DETEC. Les sensibilités régionales peuvent mieux être prises en considération dans le cadre d'une solution globale même si cela n'apparaît pas au premier coup d'œil.

Quelles sont les conditions qui ont conduit à la situation actuelle ?

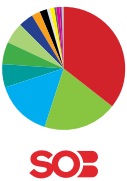
La pression économique sur les entreprises ferroviaires s'est renforcée ces dernières

années. Les coûts d'administration pour les petites compagnies ferroviaires qui administrent également leur infrastructure sont relativement hauts par rapport au personnel sur le terrain. La croissance ou la fusion avec une autre entreprise ferroviaire entrent donc en ligne de compte. Le SOB a tout particulièrement atteint une taille critique. En outre on assiste actuellement à un grand re-nouvellement du parc ferroviaire auprès de l'ensemble des compagnies ferroviaires ou elles sont sur le point de le faire. Le renouvellement du parc de véhicules qui est actuellement dans l'air du temps au niveau du trafic voyageurs et qui prévoit de n'employer que des trains navettes a aussi des conséquences en ce qui concerne les exigences en matière d'entretien du matériel roulant. Cela signifie que dans ce domaine aussi, des grands investissements sont à prévoir. On comprend plus facilement que le BLS et le SOB aspirent à une croissance dans le trafic longues distances dans le but de rendre les investissements nécessaires plus supportables car les propriétaires de ces compagnies ferroviaires ne sont pas des investisseurs privés mais bien les pouvoirs publics. La situation avantageuse au niveau du marché de capitaux constitue aussi un avantage. La croissance apportée par le trafic GL permettrait de mieux répartir l'infrastructure prévue pour les centres d'entretien et de service et les frais généraux baisse-raient proportionnellement. Il serait donc possible d'obtenir un meilleur rapport coût / utilisation et, dans le cas d'une exploitation rentable, de pouvoir même dégager un bénéfice qui pourrait être utilisé pour procéder à de nouveaux investissements. Toutefois, le risque n'est pas négligeable car les investissements nécessaires pour l'achat de nouveau véhicules sont très élevés. Mais

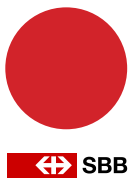
Résumé des propriétaires en présence :



BLS		
55.75 %	Canton de Berne	
21.70 %	Confédération	
9.67 %	Actions sans droit de vote	
5.84 %	Personnes naturelles et juridiques	
7.04 %	Autre cantons, communes	



SOB		
100.00 %	Confédération	



SOB		
35.83 %	Confédération	
19.17 %	Canton de St. Gall	
15.14 %	Privés, actionnaires privés	
6.11 %	Autres communes 7 districts	
5.79 %	Canton de Schwyz	
5.69 %	Commune politique de St. Gall	
3.81 %	Canton de Zürich	
2.34 %	Commune de Herisau	
1.80 %	Canton de Thurgovie	
0.95 %	District Einsiedeln	
0.87 %	Canton Appenzell Rhodes ext.	
0.73 %	Ville de Wädenswil	
0.73 %	Commune de Romanshorn	
0.56 %	Ville de Rapperswil-Jona	
0.48 %	Bourgeoisie de St. Gall	

ce risque est finalement supporté par les propriétaires cités plus hauts, à savoir les contribuables.

Le BLS et le SOB ont mis en évidence, pas tout à fait à tort, le fait qu'ils désiraient raccorder les régions touristiques par le biais de liaisons attractives en offrant des relations en trafic longues distances aux clientes et clients des transports publics. Les CFF n'ont pas toujours apporté de bonnes prestations dans ce domaine par le passé : on pense par exemple ici au retrait de Locarno du trafic longues distances, à l'exploitation trop peu inventive de la ligne sommitale du Gotthard (ce qui peut se comprendre du point de vue économique), la suppression des Mini-bars, le manque de climatisation qui a touché aussi les trains modernes sous le couvert du programme d'économie d'énergie ou le recours à des Regio-Dosto (RABe 511)

moins confortables sur les lignes de trafic à longues distances. Il est donc compréhensible que la pression exercée par le monde politique ait augmenté dans le but d'obtenir dans certaines régions une meilleure offre en trafic GL.

Financement des transports publics

De manière intéressante, le système de financement actuel des transports publics n'a jusqu'à présent jamais été abordé lors des discussions sur le trafic à longue distance. Il serait peut-être plus important de mettre l'accent sur ce point que de rendre le système improductif dans son ensemble et de le mettre en danger en continuant à morceler le trafic longues distances. L'approche du BLS sur le concept de trafic GL démontre qu'un mélange de prestations régionales et de prestations longues distances peut vite apparaître. Le trafic ré-

gional est plus rentable de manière ponctuelle qu'il en devient plus économique pour le commanditaire, dans le cas présent la Confédération et le canton. Mais actuellement, il est clair que ce processus n'est pas envisagé. Il est nécessaire de maîtriser différemment le financement des véhicules. Cela étonne d'autant moins que le reproche soit souvent formulé à l'encontre du BLS que celui-ci veut financer le trafic régional du canton de Berne avec le trafic « grandes lignes » tant désiré. Si nous désirions résumer tout cela dans un concept global, nous pourrions éventuellement créer des modèles de financement différents car le concept de production suivi par le BLS donne des pistes intéressantes. La pression exercée sur les CFF par la Confédération et le monde politique concernant la concession du trafic longues distances semble avoir été très grande,

respectivement être encore grande. Le fait que pour réaliser l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite il faille introduire jusqu'à fin 2023 des compositions à plancher surbaissé supplémentaires, semble ici aussi jouer un rôle. Il s'agit dans ce cas effectivement de nouveaux véhicules nécessaires que les CFF ne peuvent pas se permettre d'acheter en raison de leur grand endettement actuel. Cependant, le Conseil fédéral, en tant que représentant du détenteur, a défini le fort endettement comme faisant partie des points déterminants dans les objectifs stratégiques pour les CFF 2015 - 2018. L'endettement net peut atteindre au maximum 6.5 fois le gain opérationnel (EBITDA). Il est ainsi compréhensible que les CFF – en plus de la pression politique – ont été d'accord d'entrer en matière sur une coopération avec le SOB car dans ce cas c'est le SOB

qui fournira et financera le nouveau matériel roulant à plancher surbaissé, lequel circulera (aussi) vraisemblablement sur les concessions longues distances des CFF.

Trafic interurbain à la croisée des chemins La solution actuelle qui prévoit que les CFF ont le monopole sur le trafic « grandes lignes » a certainement quelques points faibles qui sont discutables. Pourtant l'ensemble du système fonctionne avec une fiabilité constante qui a fini rapidement par aller de soi. Les décisions qui sont actuellement discutées et qui vont être prises sont d'une portée extraordinairement grande. Les conséquences qu'elles auront seront connues dans un avenir prochain mais surtout plus lointain. Il reste à espérer que des intérêts particuliers, qu'ils soient régionaux ou entrepreneuriaux n'empêcheront pas d'avoir une vision globale et ne mettront pas en danger l'entier du sys-

tème. Ceci avec toujours en arrière-plan le fait que l'ensemble des « joueurs » concernés appartiennent aux pouvoirs publics.

Complément : extrait du communiqué de presse de l'OFT. Berne, 23.10.2017

Des demandes de concessions des CFF et du BLS sont parvenues à l'Office fédéral des transports (OFT) pour la future exploitation du trafic ferroviaire à longues distances qui les verra entrer en concurrence depuis le changement d'horaire de la fin 2019. Elles exigent des éclaircissements supplémentaires ainsi qu'une analyse approfondie. L'OFT prendra une décision à la mi 2018 pour déterminer qui se verra accorder quelle concession en trafic GL à partir du changement d'horaire de 2019. La concession accordée aux CFF sera prolongée pour les années 2018 et 2019, où il n'existe aucune concurrence. ➤

Chemin de fer – On redoute des retards et des dépenses s’élevant à plusieurs milliards pour le dispositif de sécurité des trains ETCS. Agence télégraphique suisse SA – sda / dk gg, Bern 26.05.2017

(ats) On doit s’attendre à de sérieux retards dans l’introduction du dispositif de sécurité des trains de la deuxième génération ETCS Level 2. Au lieu de la date espérée de 2038, la transformation pourrait s’étendre jusqu’en 2060. Les CFF parlent d’une facture dépassant le milliard, qui sera partagée entre la Confédération et les chemins de fer. La question est de savoir aussi si le passage à l’ETCS Level 2 sera à même de satisfaire les attentes. Cette question découle du « rapport final sur la planification de la migration ETCS Level 2 », que les CFF ont rédigé à la demande de l’Office fédéral des transports OFT. Le rapport a été transmis à l’OFT le 16 décembre de l’année passée comme le relate "Schweizer Eisenbahn-Revue" dans sa dernière édition. Le rapport final est parvenu entretemps à l’ats sous une forme d’extraits.

Variante "Patchwork"

Les CFF ont présenté deux variantes de la modification du réseau ferroviaire en ETCS Level 2 à l’OFT. La variante une intervient dans « le cadre du maintien de la substance des installations de sécurité avec des développements », dit le rapport. Dans ce cas, les installations de sécurité de

chaque domaine doivent être remplacées. De la sorte, on verra apparaître un « patchwork » composée de nouveaux et d’anciens équipements de sécurité des trains, déclarent les CFF. Une pareille variante serait « difficile à conduire au niveau de l’exploitation », particulièrement pour les mécaniciens. Et il sera nécessaire de recourir à de nombreuses « interfaces techniques complexes » entre l’ancien et le nouveau dispositif de sécurité. En outre, il faudrait attendre jusqu’en 2060 pour que l’ETCS soit installé sur l’ensemble du réseau ferré de Suisse. Le début des transformations pourrait être fixé en 2021. Les CFF estiment les coûts engendrés à 9.5 milliards de francs. A cela s’ajoutent les coûts induits sous forme d’intérêts qui se monteraient quant à eux à près de 300 millions par année.

Variante "Peut-être"

La variante deux existe partiellement, du moins sur le papier. "La faisabilité de la variante de migration deux (nouvelle topologie d’enclenchement) sera étudiée jusqu’à fin 2019 ", déclare le rapport final des CFF à l’intention de l’OFT. Plus loin, il est dit : "L’utilité de l’ETCS Level 2 attendue en 2011 en matière de capacité, de sécurité et de coûts ne peut pas être confirmée

aujourd’hui." Les CFF espèrent que la digitalisation apportera une progression de la capacité sur le réseau ferré de près de 30 % ainsi qu’un nette réduction des coûts. Selon l’ "Eisenbahn-Revue" les nouveaux postes d’enclenchement digitaux pour l’ETCS qui sont censés remplacer les enclenchements actuels n’ont jusqu’à présent ni été développés, ni construits pas plus qu’ils n’ont été testés ou certifiés. Les CFF accorderont cependant leur préférence à la variante deux car celle-ci semble plus économique à long terme et pourrait être réalisée plus rapidement. Le début des travaux pourrait intervenir en 2014 ou 2015 en l’état actuel de la planification. Le réseau ferré suisse pourrait être équipé de manière continue en l’ETCS L2 sur une période de 13 ans car il ne faut remplacer que les installations internes des postes d’enclenchement. Les CFF parlent d’un coût de 6.5 milliards de francs. Les intérêts annuels, quant ’à eux, gonfleraient la note de près de 200 millions de francs.

Dépenses supplémentaires

La transition vers l’ETCS occasionnera des dépenses supplémentaires pour la Confédération et les chemins de fer puisqu’à côté du réseau ferré lui-même, il y aura lieu de

modifier l’équipement de nombreuses locomotives et compositions, tout particulièrement en ce qui concerne le trafic régional. Pourtant aucun chiffre n’est articulé à ce sujet dans le rapport. On a seulement pris en considération les coûts de remplacement des anciens signaux sans commuter sur l’ETCS : 6,1 milliards de francs plus les intérêts annuels de 200 millions de francs.

CFF : l’ETCS n’est pas sur une voie de garage

A la demande de l’ats, les CFF ont écrit que l’ETCS ne constituait pas « une voie de garage ». "L’objectif reste le même : mettre en place dès 2025 l’ETCS au niveau de l’ensemble du réseau tout en garantissant l’aspect économique." Pour ce faire les CFF ont aussi initié un projet. "Les principes de base seront élaborés en temps voulu afin qu’en 2019 nous puissions choisir une variante en connaissance de cause ", nous dit la prise de position. Dans tous les cas "on constate déjà maintenant que nous allons faire évoluer la technique ferroviaire de manière à ce que le système ferroviaire reste maitrisable au niveau des coûts ".

Onéreuse technique

Dans le cas de l’European Train Control System (ETCS) Level 2 les habituels signaux extérieurs située le long de la ligne ne sont plus nécessaires ; le mécanicien voit tous les signaux sur un écran. Un certain nombre d’entreprises fournissent de l’ETCS, parmi eux Siemens, Alstom, Thales et Bombardier. L’Europe et la Suisse avaient espéré qu’au vu du temps et du volume les prix finiraient par baisser. Pourtant ce n’est pas le cas. L’ETCS fonctionne sans problèmes lorsque les ligne sont dégagées. Dès que la topographie devient plus variée, il nécessite plus de ressources. Il existe aussi des problèmes non résolus dans les gares ou lorsque des trains doivent être manœuvrés. En outre, les systèmes sont très complexes et doivent sans cesse être améliorés.

Commentaire de Hubert Giger, président VSLF

Le cas de Rastatt nous a aussi démontré que l’ETCS n’était d’aucune aide. Les coûts ne sont plus contrôlables et une introduction du système sur l’ensemble du réseau s’est vite avérée irréaliste. Plusieurs milliards (!) doivent être dépensés uniquement pour le système de sécurité afin d’assurer l’interface entre le poste d’enclenchement et la locomotive. Le gain de sécurité est très faible par rapport au système actuel de surveillance des trains (les mouvements de manœuvre continuent à ne pas être surveillés), le déroulement de l’exploitation

est massivement complexifié et alourdi et une chose est désormais confirmée : avec l’ETCS Level 2 la capacité des lignes est diminuée de 10% (!). Il faudra alors consentir à des investissements supplémentaires de plusieurs milliards pour construire de nouvelles voies afin de maintenir la capacité actuelle. Et maintenant on se permet de philosopher sur une augmentation de la capacité des lignes de l’ordre de 30%.

Avec de pareils systèmes, le chemin de fer deviendra plus rapidement un moyen de transport impayable par rapport à ce que nous aimerions tous obtenir. Est-il vraiment si difficile de desservir un système ferroviaire quasiment unidimensionnel de manière sûre ? De toute évidence, l’électronique n’apporte pas beaucoup plus de sécurité, mais des dépenses massivement plus élevées.

ETCS archives 2004

Un texte intéressant extrait de mes archives. L’actualité est effrayante et devrait avoir un effet modérateur. La foi dans la technique est aujourd’hui plus forte que jamais : bientôt, n’importe quel aspirateur sera plus intelligent que nous tous ensemble. De toute évidence il manque toujours l’intelligence de réfléchir à ce qui est désormais réalisable du point de vue technique, de ce qui est utile ou opportun. Hubert Giger, président du VSLF

Les curiosités des CFF au début d’une année cruciale
Benedikt Weibel, directeur général des CFF

3. En route vers une entreprise High-Tech

L’exploitation au niveau de la production des CFF a été basée de nombreuses décennies sur une mécanique solide. C’est ainsi qu’un journal fribourgeois relate brièvement l’existence « d’un joyau de la technique ferroviaire » en parlant du poste directeur mécanique de la gare de Chiètres construit en 1896 et qui règle encore l’unique croisée de deux réseaux à voie normale gérée de la sorte en Europe. Depuis un certain temps les logiciels et la technologie ont entamé aussi leur marche triomphale aux CFF. Cela avantage les clients, augmente la sécurité, la capacité et le degré d’automatisation, mais dans une proportion comparable, augmente aussi la complexité. Le développement de la surveillance et la commande des véhicules est particulièrement concerné par ce processus. Depuis longtemps, l’Europe tente d’imposer le développement d’un système unifié au niveau européen, système qui permettrait d’accorder les systèmes extraordinairement différenciés rencontrés sur l’ensemble de cette contrée. Le concept suprême pour le nouveau système interopérable s’appelle ERTMS (European Rail Traffic Management System) et contient deux éléments : GSM- R pour l’ensemble des applications liées à la communication et ETCS (European Train Control System) pour la sécurité des trains. Le GSM-R est appelé à remplacer l’ensemble des systèmes de communication analogiques existant encore aujourd’hui.

Le système se répand très rapidement en Europe et a démontré son aptitude. Comme l’histoire de l’ETCS est scabreuse. Les CFF ont ici été poussés dans le rôle du premier de la classe de manière non volontaire. Au contraire de la DB AG (avec le LZB) et de la SNCF (et son TVM), les CFF ne disposent pas de système original pour la grande vitesse. Nous avons donc été obligés de choisir le système imposé par l’Europe et l’ensemble de l’industrie ferroviaire. Vous connaissez l’histoire de l’exploitation pilote entre Zofingen et Sempach. Après de très grandes difficultés rencontrées dans la phase initiale, le système a finalement pu être amené à un degré de fiabilité très élevé. Ce qui est toutefois difficile à comprendre est qu’au moment de commander le système, en 1998, les normes alors en vigueur étaient déjà dépassées et que les nouvelles normes ne sont pas compatibles avec les anciennes. Une surprise stupide réside dans le fait qu’en outre, certains domaines essentiels du système ne sont pas standardisés et que, de ce fait, des solutions spécifiques à l’industrie doivent être développées. C’est ainsi qu’on continue à voir chaque entreprise développer un logiciel spécifique pour la gestion des véhicules. Si les entreprises de transport ferroviaire européennes et l’industrie ferroviaire ne sont pas capables de se mettre d’accord sur le niveau d’une standardisation plus élevée, le danger existe que sous la «désignation initiale» d’interopérabilité, on débouche finalement sur une grande multiplication des systèmes.



Cours de langue : la confrontation à la réalité du terrain

Quel est le niveau de langue requis pour franchir la frontière linguistique lors de la conduite d'un train ? « Des connaissances suffisantes » répond l'OFT, courageux mais pas téméraire, avant de laisser les entreprises de transport ferroviaire déterminer elles-mêmes le détail.

Matthieu Jotterand, président section Genève

Il y a quelques années de cela, les CFF avaient estimé que le niveau A1 du Cadre Européen de Référence Commun (CECR) correspondait aux exigences. Les mécaniciens s'étaient alors pliés à ces exigences, malgré les doutes au sujet de l'adéquation de savoir se présenter et commander une pizza et dans l'exploitation ferroviaire.

Aujourd'hui, les CFF reviennent avec de nouvelles exigences. Il s'agit d'un A1+, le symbole « + » signifiant *lexique ferroviaire* selon le règlement édicté. Fondamentalement, personne ne conteste l'idée de connaître certains termes ferroviaires dans l'autre langue, afin de pouvoir communiquer efficacement avec le chef-circulation ou l'agent de manœuvre.

Malheureusement, les choses se gâtent vite ! En effet, si, dans le cas d'un mécanicien CFF P les mots *signal nain* ou *absence de tension à la ligne de contact* peuvent être utiles, *grue ferroviaire* ou *véhicules de transport exceptionnel* se révèlent nettement moins intéressants. Le *lexique ferroviaire* comporte en réalité des centaines d'entrées, là où tout au plus quelques dizaines suffiraient amplement, suivant les métiers. Ainsi, une fois la norme A1+ déterminée et le *lexique ferroviaire* dimensionné de manière réaliste et compatible à la pratique, nous aurions pu nous trouver sur le bon chemin. C'était sans compter les deux points suivants.

Premièrement, si le A1 découle de critères précis (CECR) et que les termes « lexique » et « ferroviaire » ont été décrits dans des dictionnaires depuis des décennies, si ce n'est des siècles, il n'en allait pas ainsi pour les CFF.

Ces derniers ont commandé à une entreprise externe un programme de « e-learning » qui, outre sa complexité d'utilisation, en particulier avec l'iPad, est d'un niveau équivalant à un bon B1. En pratique, cela revient à dire qu'il est tout simplement inutilisable pour une personne possédant un A1. Donnez des exercices de mathématiques de lycée à des écoliers au primaire et vous verrez votre pédagogie atteindre rapidement ses limites. L'examen, lui, a tourné à la tragi-comédie. Des cobayes bilingues ou presque ne l'ont pas réussi et sans même l'intervention des partenaires sociaux, les CFF l'avaient déjà

retiré car totalement inopérant... Quel échec !

Deuxièmement, la formation coûte cher. Ainsi, la formation de base a été raccourcie, la formation continue 2/2017 a été réduite en une e-chose informe et ainsi de suite. Il n'y avait pas de raison que les langues subissent un autre sort.

Si les CFF souhaitent tant pouvoir se targuer d'un personnel de qualité, la seule solution viable est de s'en donner les moyens. Au niveau de la formation, cela signifie, en plus d'un support de qualité, d'un temps payé et mis à disposition de manière suffisante et cohérente.

Comme déjà dit plus haut, l'idée d'un vocabulaire ferroviaire accompagnant le niveau A1 n'est pas contestée. Cependant, cela demande du temps d'apprentissage qui ne saurait être compté à la légère au vu de l'investissement nécessaire de la part du personnel.

A ce titre, l'outil d'e-learning est mis à disposition avec une compensation en temps

de cinq heures. C'est à peine suffisant, pour les mécaniciens disposant déjà d'un niveau bien supérieur à A1, pour effectuer une fois les 65 leçons d'exercices. Nous sommes unanimes pour dire que le temps nécessaire pour un réel apprentissage à partir de ce support est huit ou dix fois supérieur.

De même, pour passer du niveau A1 à A2 puis à B1, cela se compte en centaines d'heures. A priori, les CFF ne sont pas disposés à payer le quart d'une année sur les bancs d'école à chaque mécanicien. Il faut se donner les moyens de ses ambitions, ou alors garder ses ambitions au niveau de ses moyens.

Les cours de langue à ZF ressemblent à la Corée du Nord et son programme nucléaire : c'est inadapté et boiteux, il y a des tentatives de lancement ratées mais les deux programmes gardent un pouvoir de nuisance certain, celui de ZF malheureusement envers le personnel et sa motivation. ➡



Compétences linguistiques

En consultant la réglementation, on peut voir que pour les employés ayant des activités soumises à une certification, tels que les mécaniciens de locomotive et le chef de la circulation des trains en ce qui concerne le vocabulaire linguistique général, le niveau d'exigence A1 s'applique et également la maîtrise du vocabulaire ferroviaire spécifique à leur activité respective. Gaby Fischer, formation VSLF

Parmi d'autres sujets d'actualité, le personnel de locomotive concerné est actuellement préoccupé par la question de la « vérification des compétences linguistiques ». En consultant la directive K 230.0 (connaissances linguistiques : niveau minimum et vérification, valable depuis le 1er Janvier 2017, version 3.0), il est clair que pour les employés ayant des activités requérant une certification – voir OCVM (Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer, lien : <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20092177/index.html>) et OAASF (ordonnance du DETEC réglant l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, lien : <https://www.admin.ch/opc/en/classified-compilation/20123096/index.html>) – c'est le niveau d'exigence A1 qui s'applique en ce qui concerne le vocabulaire général et que, de plus, le vocabulaire ferroviaire spécifique à l'activité respective doit être maîtrisé.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la version 3.0, l'ampleur du « vocabulaire ferroviaire de l'activité » n'avait jamais été définie avec précision. Cela a changé à partir du 1er Janvier 2017. Le vocabulaire a été défini sur la base des prescriptions de circulation des trains (PCT) et d'exemples des différentes situations que l'employé de la catégorie correspondante doit maîtriser. Ceci peut être exercé avec le logiciel "Speexx". La vérification du vocabulaire a aussi été réglementée.

Le but de cette disposition est que chaque employé concerné puisse maîtriser le vocabulaire technique et l'utiliser. C'est nécessaire afin de pouvoir garantir la gestion du train en toute sécurité. Espérer que le vis-à-vis maîtrise suffisamment ma langue maternelle pour m'éviter d'avoir à parler la langue étrangère ne s'applique pas ici. Beaucoup de collègues ont été estomaqués par l'ampleur et la difficulté du vocabulaire indispensable et n'avaient pas réalisé jusqu'à présent quel volume de vocabulaire était nécessaire. Indépendamment de

la branche dans laquelle on opère, l'étendue et la difficulté du vocabulaire spécifique dépasseront certainement le niveau A1, et se situeront probablement même aux niveaux B1 ou B2. Le niveau A1 garantit tout au plus que l'employé peut former des phrases simples, qu'il maîtrise les verbes et les règles de grammaires élémentaires, peut conjuguer des verbes clés au présent, et qu'il maîtrise le vocabulaire de base.

De par mon expérience en tant que chef de la circulation et aussi du fait de conversations avec des collègues, je suis à même de soutenir pleinement les directives K 230.0 dans le domaine du vocabulaire ferroviaire. Encore et encore, il y a des retards inutiles et parfois aussi des actes dangereux dans l'exploitation des trains parce que les compétences linguistiques ne sont pas suffisantes. À mon avis, le niveau d'exigence linguistique général minimum devrait être d'au moins A2, si ce n'est B1. Cela permettrait à chacun de se sentir en sécurité lors de la conduite dans les différentes zones linguistiques.

Si nous remettons quelque chose en question, c'est plutôt la méthode de formation. Nous sommes laissés à nous-même pour acquérir le vocabulaire ferroviaire, des séquences d'apprentissage en ligne sont le seul soutien existant. Mais lors de l'apprentissage d'une langue, l'enseignement en face-à-face avec conversation et soutien spécialisé est extrêmement important. Ce n'est pas par hasard que les séjours linguistiques sont si populaires. Les collègues qui voyagent en Allemagne suivent le programme de formation continue annuel, comme prescrit. À mon avis, les employés qui maîtrisent les langues étrangères devraient également se voir offrir une journée de formation annuelle de la langue concernée afin de maintenir ou même d'approfondir leurs connaissances. Cela devrait être fait avec un enseignant, pas par une formation en ligne. Après tout, c'est la conversation qui compte pour nous, pas la lecture et l'écriture. La formation en ligne ne peut être que complémentaire. Mon expérience démontre qu'aux niveaux inférieurs (GER niveau A) l'enseignement en classe est indispensable, alors qu'au niveau B, l'apprentissage en ligne est plus probable. Une telle journée de formation pourrait même se faire avec d'autres groupes professionnels, permettant ainsi d'exercer des situations appropriées (jeux de rôle). ➡

Derendingen

Groupe technique VSLF



Voie de raccordement sur la ligne à grande vitesse Soleure -Rothrist.
Dès le début, la voie de raccordement était située dans le domaine ETCS Level 2, bien qu'il soit possible d'y circuler sans ETCS grâce à la présence d'une signalisation extérieure.
Le démontage des signaux extérieurs et l'implantation d'un signal d'arrêt ETCS ne sont d'aucune utilité à la voie de raccordement puisque les rails ont été enlevés depuis quelques années. Image juillet 2017.

Heitersberg

Groupe technique VSLF

Nettoyage des signaux dans le tunnel du Heitersberg
Nous, en tant que clients de CFF I – AT installations et Technologie vous remercions de nous fournir des signaux nettoyés dans le tunnel.
De : xx (I-AT-OCT)
Sent : May 31, 2017 9:57
To : yy (I-IH-ROT-ZUE); zz (I-IH-ROT-ZUE)
Subject : Nettoyage des signaux dans le tunnel du Heitersberg
Bonjour yy et zz
Je ne sais pas qui de vous deux est responsable du nettoyage des signaux.
En pièce jointe, vous trouverez un rapport de mécanicien dans lequel on fait état de la mauvaise visibilité des signaux accompagné de la demande de bien vouloir les

nettoyer. Pourriez-vous me communiquer brièvement votre avis sur la chose ? Quand est prévu le prochain entretien ordinaire ? Sommes-nous soumis à un encrassement hors norme, que l'entretien ordinaire ne soit plus suffisant ou est-ce plutôt une sensation exagérée de la part d'un mécanicien ?
Cordiales salutations xx
Personne compétente
Chemins de fer fédéraux CFF
Infrastructure, Operation Center Technique, Sécurité et Intervention
Operation Center 1
CH-8058 Zürich Flughafen
Avec le Centre des Opération Technique nous disposons d'une meilleure relation avec notre clientèle

Bolet

Groupe technique VSLF



Période d'automne
"Les paysans les plus stupides ont toujours les plus grosses pommes de terre "
Image : Bolet de Urs Schweizer, Brig

Point d'arrêt mal signalé

Groupe technique VSLF



Une fois de plus des signaux de points d'arrêt mal implantés. Durant la transformation de Dulliken SO, le signal de point d'arrêt « 150m » se situait au bout de la pro-

longation provisoire du quai. Les signaux définitifs « 2 » (200m) ont déjà été mis en place mais n'ont pas été couverts.
Si le train s'arrêtait trop court, les clients seraient mis en danger lors de la descente du train et seraient en situation de se blesser. Dans les faits : qualité = 0, service à la clientèle = 0.
C'est justement durant les travaux de modernisation que les signaux auraient dû être placés correctement.

CFF Cargo D – GDL

Hubert Giger, président VSLF

Conflit entre CFF Cargo Deutschland et le GDL
Les collègues du syndicat des mécaniciens allemands GDL nous ont informés que CFF Cargo Deutschland GmbH, une société sœur de CFF Cargo International, désirait se retirer du contrat tarifaire signé avec le GDL.
Le VSLF a écrit à Michail Stahlhut, CEO de CFF Cargo International, en lui demandant d'intervenir en vue de trouver une solution au conflit.

Notre plus jeune lecteur

Mirco Däscher



Notre plus jeune lecteur s'appelle Mirco. Il a de la peine à attendre la prochaine édition du Locofolio. Son père, Michi Däscher, travaille en tant que mécanicien de locomotives au SOB.

Processus d'urgence

Groupe technique VSLF

Processus d'urgence peu clair pour le personnel des locomotives
Le processus concernant la marche à suivre en cas de boîtes d'essieux chaudes 1) est décrit dans le règlement DE PCT CFF

de l'Infrastructure au chapitre 9 « dérangements ». Comme cette prescription est à utiliser durant la marche par le mécanicien de locomotive, un aide-mémoire spécial a été conçu.
Essayons de l'utiliser :
1. *Le chef circulation alarme le mécanicien*
Jusque-là, tout est clair. Il appelle et dit : alarme boîte chaude.
2. *Le mécanicien arrête le train dans la gare d'intervention, respectivement en pleine voie au moyen d'un freinage de service.*
Et maintenant quoi ? Que signifie « respectivement » ? Où trouver le processus précis ? Est-ce que le mécanicien doit procéder à un freinage ce qui l'amènera à être arrêté au plus tard 1 km plus loin ? Ou doit-il se rendre sans s'arrêter dans la prochaine gare d'intervention ? Quelles gares sont considérées comme des gares d'intervention ?
De telles prescriptions sont dépourvues de professionnalisme, inutilisables et ne valent même pas le prix du papier sur lequel elles sont publiées.
1) On parle de boîte chaude lorsque le roulement d'un essieu présente une température excessive. Il est possible d'atteindre des températures dépassant les 800 C°. La résistance des matériaux est alors compromise et on peut être confronté à des ruptures d'essieux, ce qui aura comme conséquence le déraillement du train. Une boîte chaude est un dommage mettant en danger l'exploitation, c'est pourquoi le véhicule doit être immédiatement retiré du service.

LISA

Groupe technique VSLF

Extrait du discours de Hubert Giger, président du VSLF prononcé le 18 mars 2017 à Suhr AG : *« C'est ainsi que par exemple, il y a deux ans et demi, on a découvert un tout nouveau concept de communication moderne et révolutionnaire : LISA. LISA est un appareil permettant d'établir une liaison vocale entre le mécanicien et le chef de manœuvre. Un objet qui n'appartient pas à l'impossible avec la technologie d'aujourd'hui, serait-on tenté de penser. Loin s'en faut. LISA fait la taille d'un Natel B des années 80 (l'agent de la manœuvre en est reconnaissant) et le projet a été reporté de deux ans et demi en raison de sa grande complexité (!). D'un point de vue technique, la transmission du signal de contrôle n'est encore pas assurée aujourd'hui. Les responsables du projet ont déclassé les erreurs relevant de la sécurité dans une catégorie ne relevant pas de celle-ci. C'est logique, ils ne sont pas responsables lorsqu'il y aura de la tôle froissée. De nombreux mécaniciens hésitent avec raison à utiliser LISA en raison de son manque*

de fiabilité et court-circuitent le problème au moyen de leur téléphone portable. Le téléphone portable est un petit objet avec lequel on peut aussi téléphoner... vous connaissez peut-être ? Un agent de la manœuvre a pris son Babyphone depuis la maison – la qualité de transmission est convaincante. »

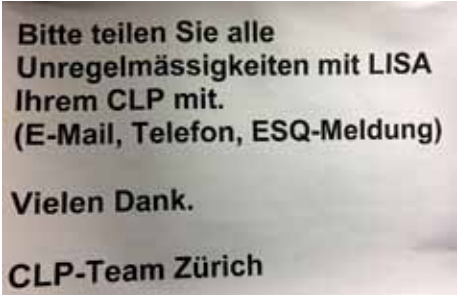


Image : Affichage dans le local des mécaniciens. On recherche désespérément des faits afin de pouvoir procéder aux améliorations nécessaires attendues depuis longtemps. Visiblement, on ne prête pas une oreille attentive aux constatations de la base et ses supérieurs hiérarchiques.
Nous autres mécaniciens, en avons assez de devoir annoncer de manière répétée les choses déjà connues, pour que rien ne soit entrepris les années suivantes. Le système tourne en rond et ne fait que coûter sans que les choses ne changent ou ne s'améliorent.

Nettoyage les vitres frontales

Groupe technique VSLF



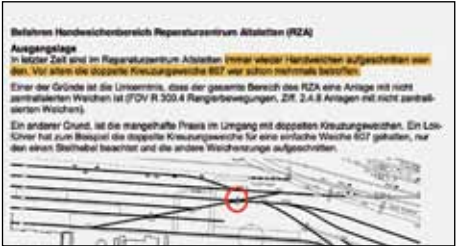
Hamburg Altona, mi octobre 2017.
Du personnel est embauché afin de nettoyer les vitres frontales des trains. Cela devrait toujours en être ainsi : dans chaque entreprise convenable, un employé effectue les tâches pour lesquelles il a été embauché.

Mise en place des aiguilles

Groupe technique VSLF

On en est au point où le personnel des locomotives n'est plus en position de choisir son itinéraire en positionnant une aiguille

à main. Comme les jeunes collègues ne sont ni stupides ni démotivés, cela ne peut que tenir à la formation. Celui qui dit le contraire se contente de protéger ses directives (financières) et nuit de manière durable à l'entreprise.
Image : Principe de base en matière de conduite CFF janvier 2010. On remarque : Know-how ferroviaire



Le hibou

Groupe technique VSLF

A la fin 2013, la locomotive Re 460 105 a été recouverte d'un autocollant à l'effigie du VSLF avec le « hibou » comme sujet. Depuis lors elle enrichit le paysage ferroviaire suisse en étant une des plus belles locomotives. Pourtant, ses jours sont malheureusement comptés. Selon nos dernières informations elle devrait retrouver sa couleur rouge d'origine au printemps 2018.
As-tu encore de belles photos de cette locomotive ? Si c'est le cas, envoie-les nous ! Nous allons prendre congé du « hibou » comme il le convient dans notre prochaine édition.
locofolio@vslf.com



Le fonctionnement du sifflet

Le fonctionnement du sifflet de la locomotive n'est plus contrôlé. Actualités > News > Actualités Voyageurs > Actualités Operating. Groupe technique VSLF

Operating: PAC du mois de juin 2017

Chaque mois, la direction d'Operating désigne un vainqueur parmi les PAC des différentes unités d'organisation. En juin, c'est la proposition relative au contrôle des sifflets de locomotive ou cornes d'alarme (#36842) qui a été retenue.

La mise en œuvre du PAC lauréat permet à Operating de faire une économie exceptionnelle de CHF 100 000.–, ainsi qu'une autre, annuelle, du même montant. Cette idée a été proposée par X. Y. QSU Qualité, Sécurité et Environnement. Sécurité au travail et protection de la santé, que nous félicitons.

Récemment encore, les cornes d'alarme (typhons/sifflets) étaient contrôlées annuellement dans le cadre d'un module de maintenance réalisé devant le centre d'entretien. Cet examen devait être intégré au module «équipement de sécurité» réalisé, lui, dans le centre d'entretien. Afin de limiter les nuisances sonores et d'assurer la sécurité des collaborateurs, il était prévu d'acquérir pour chaque type de véhicules des silencieux qui, lors du contrôle, devaient être installés manuellement sur les cornes d'alarme disposées sur le toit des voitures de commande et des locomotives. Cette mesure aurait entraîné une dépense exceptionnelle d'environ CHF 100 000.– ainsi qu'une autre, annuelle, du même montant.

La question s'est toutefois posée de savoir si les cornes d'alarme devraient vraiment être contrôlées tous les ans, dans la mesure

où le personnel des locomotives déclarait ne les utiliser que tous les 20 à 40 jours. Afin d'étayer cette affirmation, une analyse approfondie de l'utilisation des cornes d'alarme a été réalisée. Celle-ci a montré un emploi aléatoire sur des périodes définies. Ainsi, lorsqu'une corne d'alarme ne fonctionne pas, la mécanicienne ou le mécanicien de locomotive doit poursuivre en marche à vue et transmettre une annonce de dérangement au Helpdesk Matériel roulant.

Bilan:

- renoncement à l'acquisition exceptionnelle de silencieux (environ CHF 100 000.–)
- suppression du contrôle annuel des cornes d'alarme sur quelque 1900 locomotives et voitures de commande (environ CHF 100 000.– par an);
- élimination des risques de sécurité liés au contrôle pour les collaborateurs.

Propositions du groupe technique aux CFF: Comme le ZUB, l'appareil d'arrêt automatique et l'appareil de sécurité ne fonctionnent que rarement, à savoir moins qu'une fois tous les 20 à 40 jours, nous renonçons à en effectuer le test de fonctionnement. Et comme aucun incident n'intervient dans un délai de 20 à 40 jours lors de l'essai du frein, nous renonçons aussi à effectuer celui-ci. Nous allons rédiger un PAC à ce sujet et nous réjouissons déjà de la belle prime que cela va engendrer. ➡



ADL

Lettre de lecteur. (à la demande de l'auteur, certaines données ont été rendues anonymes)



ADL 75 km/h

Salut,

Je ne suis pas du genre à annoncer chaque incident au VSLF, mais je dois simplement vous informer de la régulation ADL qui m'a été adressée hier.

En règle générale, je respecte les recommandations ADL afin de rendre l'exploitation plus fluide et économiser aussi de l'énergie. Dans de nombreux cas, la régulation correspond aux nécessités du service. Mon expérience négative d'hier relève cependant de la sécurité et je trouve cette situation inacceptable.

J'étais aux commandes d'un matériel vide en direction de Zürich PB. Selon l'horaire, on circule derrière un S-Bahn depuis la gare de départ.

J'ai donc démarré avec l'image 3 (60km/h). Au passage du signal de sortie, j'ai reçu une annonce ADL 55km/h comme je pouvais m'y attendre. Comme toujours je me suis tenu à cette recommandation. Jusqu'au signal d'entrée situé deux gares plus loin, tout s'est déroulé normalement. A cet endroit le signal présentait l'image d'avertissement donc sortie fermée ! Au franchissement de ce signal j'aurais donc dû recevoir un ADL Cancel. Pourtant, en lieu et place j'ai reçu une annonce "ADL 75km/h jusqu'à xxx " – sur un signal présentant l'image d'arrêt ! J'ai été très surpris mais aussi fâché qu'une pareille chose puisse être possible ! Ça ne devrait tout simplement pas exister !

Je trouve très inquiétant que pareillement d'argent puisse être investi et que finalement de pareils événements relevant de la sécurité puissent se produire. ➡

Sopre : nombreux problèmes en vue pour le personnel

Le 1er novembre 2017 aura lieu, chez CFF P Conduite des trains, l'introduction d'un nouveau système de planification du personnel, « Sopre ». Celui-ci devrait être en fonction depuis des années mais de très nombreux dysfonctionnements ont retardé son arrivée. Matthieu Jotterand, président section Genève

Depuis le début, le projet se trouve sous de mauvais auspices et les coûts sont particulièrement élevés. CFF Cargo a déjà décidé depuis un certain temps de quitter le projet.

Malgré ces années supplémentaires de développement, le programme ne fonctionne toujours pas correctement. Le personnel des locomotives, avant même l'introduction, a déjà reconnu une liste de points qui entraîneront une détérioration par rapport à l'actuel système « Piper » :

- Le travail de la Commission des consignes (APK) est devenu ardu en raison de l'impression des tours quasiment illisible.
- La version « mobile » (téléphones et tablettes) est inutilisable (et découpée par semaine civile, ce qui démontre l'inadaptation de l'outil). Un basculement vers la version « bureau » n'est pas possible.
- Les symboles (°; ", etc...) disparaissent, à l'exception de l'astérisque. En lieu et place, les descriptions des prestations sont inscrites, au détriment de la lisibilité. De plus, lors d'unités multiples, il est parfois impossible de savoir quelle(s) rame(s) couper, respectivement utiliser pour la prestation suivante.
- Le système des vœux (ex-souhaits) mérite une mention spéciale pour sa mise en page particulièrement ratée
- Les indemnités des tours ne sont plus consultables par le personnel
- En comparaison avec Piper, de nombreux tours ont un minutage plus bas, ce pour différentes raisons. Lorsque c'est inexplicable, c'est parce que « les indications sur le temps payé des tours ne font plus foi dans le Webclient ». Pour savoir combien paie exactement un tour, le personnel devra désormais attendre un mois plus tard le JTT.

Pour couronner le tout, le système Sopre enlève la quasi-totalité des arrondis effectués par le système Piper, respectant ainsi son seul objectif : l'optimisation pure et dure, sans considération pour le personnel.

Quinze ans après l'apparition du système Piper, l'interface Sopreweb réussit l'exploit de ne pas se trouver au niveau d'un système datant de l'époque où les ordinateurs commençaient à peine à tourner sous Windows XP !

Le VSLF déplore cet état de fait et s'attend à des corrections rapides des principaux problèmes. ➡

Newletter VSLF No. 545,
20 novembre 2017
HG/RG/MJ/SG

Introduction de SOPRE chez CFF Voyageurs

SOPRE est un nouvel outil de planification pour le personnel des locomotives qui a été mis en service au 01.11.2017. Ce programme aurait normalement du permettre une meilleure visibilité et par conséquent une augmentation du pourcentage de productivité, une amélioration au niveau de l'efficacité de planification, une augmentation de la fiabilité de la planification ainsi qu'une simplification des processus de planification. Force est de constater que ces objectifs ne sont, et de loin, pas atteints. En effet, il manque au personnel des locomotives de nombreuses informations essentielles pour le bon déroulement de leur journée de travail, ce qui a notamment eu pour conséquence de nombreux retards et des suppressions de trains. Nos collègues de la régulation doivent également faire face à une situation compliquée, puisque tous les autres programmes ont été adaptés par rapport à SOPRE, ce qui a pour conséquence que la moindre modification d'un tour de service nécessite de nombreuses corrections manuelles de la part des régulateurs.

Non-respect de certaines règles élémentaires relevant de la LDT et de l'OLDT

SOPRE permet, dans certains cas, de planifier des tours de services et/ou des successions de tours ne respectant pas certaines dispositions de la LDT et/ou de l'OLDT. Le VSLF a exigé des CFF que cela soit corrigé au plus vite. Les CFF nous ont confirmé que la „Task force SOPRE“ allait analyser la situation et apporter rapidement des correctifs afin que cela ne se reproduise plus à l'avenir. Le VSLF exige tout de même de la part des CFF une prise de position claire à l'attention des mécaniciens, afin qu'ils soient informés de la procédure à suivre en cas de non-respect des dispositions de la LDT / de l'OLDT.

Déconcentration

Chaque mécanicien sait pertinemment, qu'un des plus grands dangers qu'il/elle encourt est de ne pas être suffisamment concentré dans le cadre de la pratique de son activité. Malheureusement, des données peu claires concernant un service et/ou une prestation peuvent mener à cela. La sécurité et l'autoprotection sont dans tous les cas la priorité absolue, c'est pourquoi il est important de se renseigner en cas de doute avant de prendre les commandes pour effectuer une prestation de conduite et/ou de manœuvre.

Migration des comptes de temps sur SOPRE depuis PIPER

Nous recommandons à tous les mécaniciens de vérifier que la migration des comptes de temps depuis PIPER vers SOPRE est effectuée correctement et de sauvegarder ces données (captures d'écran, p.ex.) comme moyen de preuve au cas où il devait s'avérer que cela n'a pas été fait correctement.

Conclusion

Malgré un personnel hautement motivé, le nouveau système de planification SOPRE ne permet plus au personnel de travailler dans des conditions sereines et fiables. Malheureusement, une amélioration des conditions d'exploitation en relation directe à ce programme n'est pas réaliste à court terme. En effet, pour le moment, le personnel des locomotives peut se reposer sur l'expérience des tours de services qui leur sont connus depuis le changement d'horaire 16/17, expérience qui leur fera défaut pour les tours de services nouvellement construits à partir du prochain changement d'horaire.

C'est avec une certaine préoccupation que nous constatons que les belles promesses faites dans le cadre des objectifs de digitalisation des CFF et de l'automatisation de certaines tâches ne puissent jamais être vérifiées dans la pratique et que en, général, la réalité du terrain nous montre que le résultat de tout cela est plutôt à l'inverse du but recherché et, par conséquent, tout à fait contre-productif.

Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
20.11.17	21.11.17 <1 ERROR >	22.11.17 <202> (ges) ZUE-ZUE	23.11.17	24.11.17	25.11.17	26.11.17

Verdict CP BLS

Un mécanicien de locomotive, passé des CFF au BLS en 2003, a subi des pertes de la rente pont AVS, lié au nombre d'années de service au BLS. Les années de service aux CFF n'ayant pas été prises en compte comme promis, le mécanicien de locomotive a subi de lourdes pertes au fil des ans. Grâce au VSLF, il a obtenu gain de cause devant le tribunal fédéral après plus de 9 ans d'actions en justice. *Comité VSLF*



En 2003, selon l'accord de base entre les CFF et le BLS, le trafic longue distance et le RER Berne ont été séparés. Dans ce contexte, plusieurs mécaniciens de locomotive des dépôts de Langnau et de Neuchâtel sont passés au BLS. Au moment de l'embauche, on a promis à ces mécaniciens de compter à 100% les années de service aux CFF. Le 1er janvier 2007, la caisse de retraite BLS est passée à la primauté des cotisations. Lors de ce changement, un modèle de pension de rente-pont AVS / a également créé. Le financement de cette rente-pont se fait actuellement par une contribution, répartie entre l'employeur et l'employé. En outre, le montant de la rente-Pont est maintenant lié au nombre d'années de services au BLS, ce qui n'était pas encore le cas en 2003. Ceux qui veulent bénéficier du pont pré-AVS complet doivent avoir au moins 25 ans de service au BLS. C'était le point de discorde entre le VSLF et le BLS. Le BLS ne voulait pas prendre en compte les années de service aux CFF selon l'accord de base passé pour les collègues venus des dépôts de Neuchâtel et Langnau. En conséquence, seuls les collègues des CFF nés à partir de 1966 ou après, pouvaient bénéficier du pont complet.

Dans le jugement final du Tribunal fédéral du 16 février 2017, il a été indiqué (extraits): Interprétation recours civil contre l'arrêt du 8 septembre 2016 (appel) de la Cour cantonale du canton de Neuchâtel : La requête du plaignant est fondée principalement sur le fait que ce dernier devait financer lui-même une partie de la rente-pont AVS du fait du transfert de personnel des CFF au BLS. Cela a entraîné une perte de pension à vie de Fr. 341.10 par mois. Sa perte correspond donc à une valeur capitalisée de CHF 69'052 30. Le défendeur a fait appel devant la Cour fédérale civile et a demandé que la requête soit rejetée. Le plaignant a exigé le rejet de l'appel. La Cour fédérale annonce :

1. L'appel est rejeté.
2. Les frais de procédure s'élevant à 3.000 francs seront transférés au défendeur.
3. Le défendeur versera au plaignant une allocation de dédommagement de 3500 francs.
4. Le présent arrêt est notifié aux représentants légaux des parties et à la division civile de la Cour cantonale du canton de Neuchâtel.

Lausanne, le 16 février 2017

L'ensemble du jugement peut être consulté sur www.vslf.com / [INFO](#) / [Rente BLS](#)

Encadré de Hubert Giger, président du VSLF
Un changement d'une entreprise ferroviaire à l'autre ne se fait pas sans risque de pertes. Surtout si le nouvel employeur ne veut plus se souvenir de ses engagements. 9 ans de procès jusqu'à la cour fédérale en raison d'un pont pré-AVS confirme qu'on ne veut plus se conformer aux engagements. Eh bien, nous, resp. le collègue a obtenu gain de cause et donc compensé la perte. Après le jugement de la Cour fédérale, le VSLF a écrit au BLS, le 6 Juin 2017, pour faire appliquer le règlement à tous les mécaniciens de locomotive concernés. A la mi-octobre, on attend toujours la réponse. Qu'avons-nous appris de cette affaire ?

- Les promesses et les engagements n'ont pas la valeur qu'ils semblaient promettre.
- Soyez prudent lorsque vous changez d'employeur.
- Le VSLF vous aide avec l'assurance de protection juridique CAP, même pendant des années.

Cas de signaux

CFF Traction trafic voyageurs - News actuelle du 25.9.2017. *Groupe technique VSLF*

L'affirmation qui prétend que le nombre d'années de service a un rapport avec le nombre de cas de signaux a provoqué des discussions.

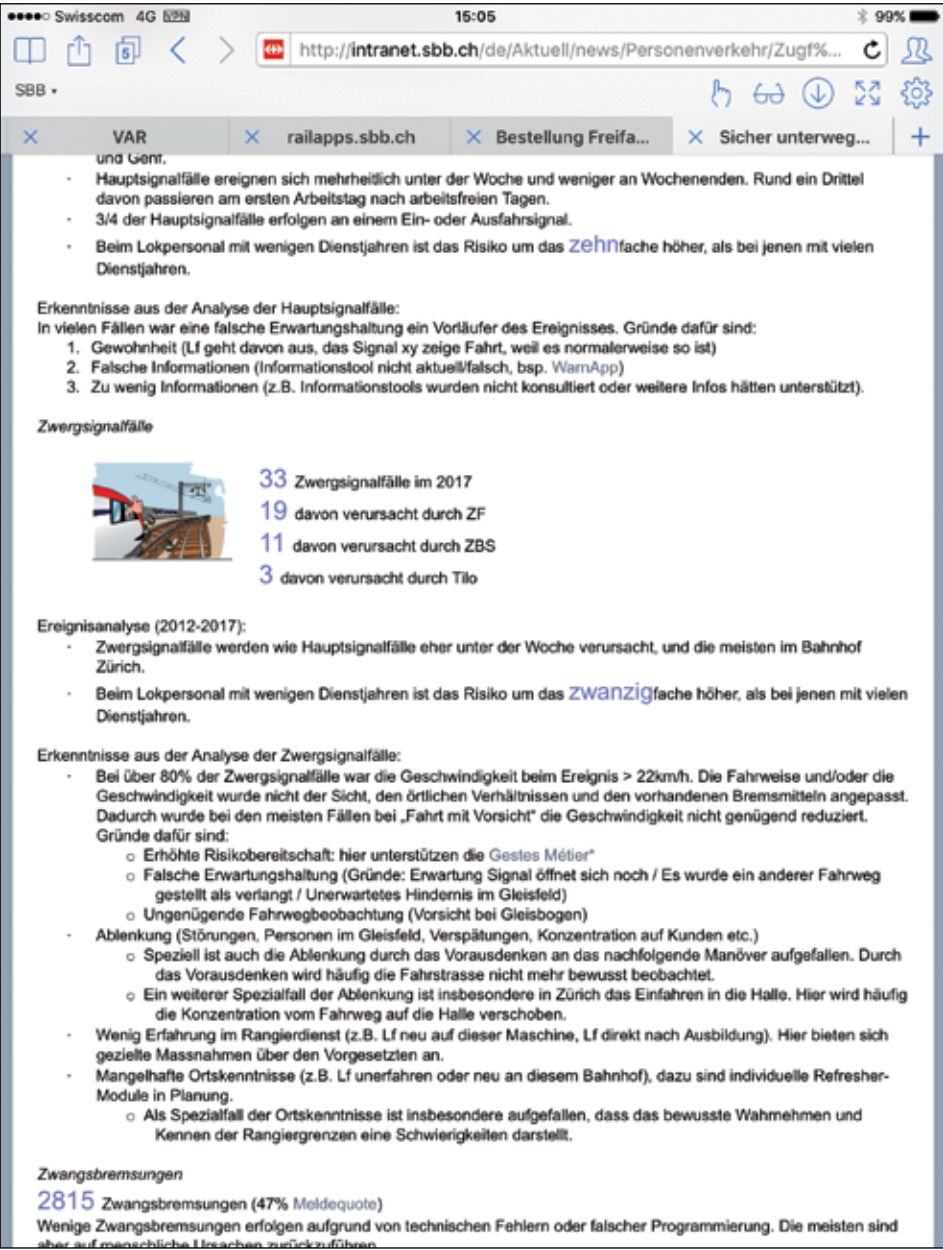
Sécurité de l'exploitation :

- Cas de signaux principaux en 2017 : Le risque est près de **dix fois** plus élevé auprès du personnel des locomotives qui a peu d'années de service que celui qui a un nombre élevé d'années de service.
- Cas de signaux nains en 2017 : Le risque est **multiplié par vingt** pour le personnel des locomotives qui a peu d'années de service par rapport à celui qui a plus d'années de service.

A notre point de vue cela relève d'un facteur important de la formation qui devrait enseigner que l'empressement n'a pas sa place dans la cabine de conduite. Pas non plus lorsque les temps prévus par l'horaire ne correspondent plus aux temps réels. Une conduite attentive, réfléchie et détendue constitue une des conditions essentielles pour assurer un trajet en toute sécurité.

En outre l'analyse de ZF a confirmé ce que nous critiquons depuis de nombreuses années auprès de l'OFT et de CFF Infra-structure.

En guise de cas spécial de la connaissance des lignes il nous est apparu que la prise en considération consciente et la connaissance des limites de champs de manœuvre représentait une difficulté. Il y a lieu de signaler enfin distinctement les limites de manœuvre dans les installations complexes.



De toute évidence, l'application WarnApp dispose d'une priorité au niveau du service très élevée. Dans tous les cas, le mécanicien a été soupçonné de ne pas s'être enregistré au moyen de LEA comme le laisse entendre la description du cas de signal du Day. L'annonce est faite automatiquement par le système et ne doit pas être contrôlée par le mécanicien. *Hubert Giger, président VSLF*



Finalement la chose redoutée par le VSLF depuis l'introduction de WarnApp a fini par se produire : WarnApp n'est pas une aide au mécanicien et ne constitue, au contraire, qu'un instrument de contrôle électronique. A l'image du ZUB. Une fois de plus, nous devons constater que :

- 1. Tout ce qu'il est techniquement possible de réaliser est réalisé.
- 2. Dans tous les cas il sera utilisé contre le mécanicien.

C'est tout le contraire d'une culture de l'erreur moderne, positive et constructive. L'objectif du groupe « règlement des conflits constructif et critique » ne peut pas être atteint de la sorte. Et dans le but de démotiver une fois de plus le collègue qui a déjà été assez puni par le déroulement de l'incident et de déresponsabiliser les divisions de la sécurité et les supérieurs hiérarchiques, on dispose comme à chaque fois de la phrase lapidaire extraite de l'article : *“Cette irrégularité aurait pu être évitée par l'application stricte des «Gestes métier».”*

Juste ! L'incident aurait aussi pu être évité en observant le signal de sortie en position d'arrêt, donc en respectant les prescriptions. On doit se poser la question de savoir si le collègue sera dorénavant motivé et qu'il accomplira son travail en toute sécurité après cette leçon maladroite.

Extrait des notes prises lors de la rencontre des partenaires sociaux ayant pour thème WarnApp:

Mai 2013
Dès le 13 mai, WarnApp va être libéré pour tous comme test grandeur nature. WarnApp est à votre disposition dans LEA 3 dès le 13 mai 2015. La condition technique

est de disposer de la nouvelle version de LEA 6.25 (prière de l'installer). Le plus important pour finir : WarnApp n'est pas un instrument de contrôle mais sert à soutenir le personnel des locomotives. Les données évaluées servent à l'amélioration de l'application et restent à la seule disposition de l'exploitant de l'application. Elles ne sont pas retransmises aux ETF, pas plus qu'aux supérieurs hiérarchiques.

SBB Intranet, Actualités Voyageurs, Actualité Conduite des trains

Apprendre des événements :Cas de signal à Day 16.08.2017

Le mécanicien conduit le train X de Vallorbe à Lausanne. Au Day, le signal de sortie 20B était fermé. Une fois le service voyageur effectué et le voyant du contrôle de la fermeture des portes éteint, le mécanicien met le train en mouvement sans, au préalable, observer l'image présentée par le signal de sortie.

[...] Lors de la mise en mouvement devant le signal fermé, le système WarnApp n'a pas réagi. L'analyse des données du système par IT indique qu'aucune activité n'est enregistrée de 20:45:57 à 21:19:39, soit de l'arrivée du train Y en gare de Vallorbe jusqu'à l'arrêt suivant le franchissement du signal de sortie du Day. Suite à cette information, le mécanicien a été une nouvelle fois entendu. Il est catégorique, il était annoncé au départ de Vallorbe.

SBB Orientation des partenaires sociaux Infrastructure 21.2.2014 Bern Brückfeld
Présents entre autres.: CFF: P. Gauderon, B. Stehrenberger, F. Marty, VSLF: D. Hurter
3. WarnApp
Il a été répondu deux fois « oui » aux questions de savoir si l'avertissement pouvait se déclencher lors du retrait de l'iPad de son support et que les alarmes étaient bel et bien enregistrées. J'ai rendu l'assemblée attentive au fait que le VSLF soutiendrait tous les efforts fournis en vue d'empêcher les cas de signaux mais qu'il redoutait que WarnApp ne devienne un nouveau moyen disciplinaire à l'image du ZUB. Nous nous sommes mis d'accord pour que le VSLF traite cette problématique directement avec P-OP et G-PN.

Table ronde sur la sécurité
Bern, Hochschulstrasse, 02.06.2014
Présents entre autres.: CFF: Andreas Meyer CEO, Markus Jordi HR, Hans Vogt responsable K-SQ, Mani Haller P-OP-ZF, Christophe Cler, P-OP-ZF PEX, VSLF: Hubert Giger président VSLF, Benjamin Jelk, comité VSLF
WarnApp

- Discussion générale sur la fonction :
- VSLF : position ouverte, dans l'attente de voir si ça fonctionne.
 - K-SQ : Promoteur = moyen de contrôle réalisable rapidement et à peu de frais. La chance qui nous est offerte doit être saisie.
 - I-AT : WarnApp comme solution intermédiaire jusqu'à la mise en place de la surveillance des trains 2017. Les points critiques seront déjà résolus à mi 2015.
 - PEX : bon moyen comme solution transitoire.
 - SEV : La mesure n'est prise en considération par toutes les ETF. Devrait être imposée à tous.

Discussion sur l'évaluation – fonction de contrôle ?
VSLF : Warn-App ne doit pas être une nouvelle fonction de contrôle – pas de culture de la surveillance. Mais une évaluation anonyme en vue de déterminer les points dangereux serait sensée.
Réponse du CEO : Il fait référence à la relation qui existe entre les différentes thématiques de la culture de la sécurité – culture de la punition – culture de l'erreur. Une évaluation purement anonyme serait difficilement utilisable. Il y a lieu de trouver une voie intermédiaire.

Les supports techniques ont des interactions. En pesant le pour et le contre, l'introduction est importante si WarnApp permet d'éviter un cas comme celui de Granges-Marnand.

Thèmes : Discussion spécifiques sur les thèmes de la sécurité CFF
7.5.2015, Bern Hilfikerstrasse 1
Présents entre autres.: Hans Vogt K-SQ , Andreas Hönger K-SQ-BES, Boris Tanner P-OPZF, Christophe Cler P-OP-ZF, Elisabeth Brillo, G-PN-LP, VSLF: Hubert Giger, Marc Engelberger
4. WarnApp: prochains pas / Information sur le test grandeur nature et procédures envisagées / discussion, requêtes des partenaires sociaux / I-AT:
13.5.2015 WarnApp est mis en route.
Enregistrement des données :
- L'enregistrement des données est nécessaire pour améliorer l'application.
- K-SQ et les divisions maintiennent que l'enregistrement des données ne doit pas être utilisé pour réaliser des évaluations orientées sur le personnel.
- L'utilisation des données après des incidents est réservée aux CFF à l'interne ainsi qu'au SESE.
Giger : Est-ce qu'on fera une remarque à la personne lorsque l'application aura fonctionné. Tous : Non. La décision est prise. Il ne reste qu'à la consigner par écrit pour toute l'entreprise.

Directive concernant le mode d'emploi de WarnApp 27.08.2015
Remarque concernant l'enregistrement des données : Actuellement tous les avertissements sont mémorisés à des fins d'analyse car le groupe de projet WarnApp en a besoin afin d'améliorer l'application. Les informations suivantes sont enregistrées :
- Date et heure
- Numéro du train
- Données de mouvement
- Sorte d'avertissement (quittancé ou annonce erronée)
WarnApp n'est pas un instrument de contrôle. Au contraire il doit servir d'aide au personnel des locomotives. Les données évaluées ne sont pas remises aux ETF. Elles ne servent qu'à l'amélioration de l'application et restent en la seule possession des exploitants de l'application.



Passage lors d'arrêt prescrit

Des affiches dans le domaine public.



De : Mécanicien de Zürich
A : VSLF
Concerne : Passage lors d'arrêt prescrit

Chers collègues
L'actuelle campagne concernant les arrêts non accomplis de trains dans les stations où ils sont prévus est certainement sensée. Par contre la publication, à ce sujet dans l'escalier au 3ème étage de l'aile nord du bâtiment de service de Zürich HB est complètement à côté de la plaque.

C'est ainsi que le personnel des locomotives est dénigré en tant que catégorie professionnelle et cloué au pilori.

Je n'ai rien contre le fait que les CFF thématisent cette problématique dans le local des mécaniciens mais ils ne devraient pas le rendre accessible à d'autres personnes et d'autres catégories professionnelles. Je vous prie d'entreprendre une démarche auprès du chef de filiale Andreas Oberholzer afin que les affiches peu glorieuses soient retirées. Avec mes remerciements et mes cordiales salutations

Mécanicien Zürich

De : Andreas Oberholzer
A : Hubert Giger VSLF
Concerne : Passage lors d'arrêt prescrit

Bonjour Hubert,
Merci pour ton quelqu'un Mail. L'affiche placée de manière malheureuse dans le domaine public a déjà été retirée _ cela n'aurait pas dû se passer ainsi. Les affiches qui sont restées en place sont situées sur le domaine privé. Le but recherché de secouer, de déclencher des discussions et de réactiver le souci de la clientèle a été atteint. Il ne s'agissait pas de clouer au pilori. Nous sommes conscients du fait que les humains peuvent faire des erreurs – pas de problème. Nous en faisons tous. Nous attachons de l'importance aux cas où on devine les lieux où il faut s'arrêter en fonction des indicateurs situés sur les quais et que durant le reste de la course on ne jette pas le moindre coup d'œil dans le LEA. Cela existe aussi... Nous allons retirer les affiches dans le couloir d'ici demain. Cordiales salutations

Andreas Oberholzer
Responsable P-OP-ZF_ZUE

Trafic par wagons complets TWC 2017

L'introduction du nouveau concept de trafic par wagons complets TWC a provoqué beaucoup de changement chez CFF Cargo. Les changements ne sont pas seulement intervenus au niveau du personnel de CFF Cargo. Non la mise en place de ce concept a constitué et constitue un grand défi aussi pour la clientèle. *Martin Geiger, Chef de ressort Cargo VSLF*

Ce qui est déterminant, si on compare les entreprises CFF et BLS c'est le rôle joué par le trafic de wagons complets. Le BLS n'effectue aucun transport de wagons complets en Suisse. Il s'est retiré de cette branche il y a de nombreuses années pour le reporter auprès des CFF. BLS Cargo se concentre en Suisse sur le transport de trains complets ce qui occasionne des coûts nettement moins élevés. Chez CFF Cargo, le trafic de détail a par contre contribué pour une grande part à la constitution du déficit ces dernières années.

Lorsque CFF Cargo a décidé en 2006 de rationaliser le réseau de distribution, la politique s'en est mêlée. La réduction du nombre de points de chargement s'est alors avérée nécessaire puisque la Confédération a décidé successivement de réduire ses subvention pour les couper ensuite définitivement. Le TWC revêt une importance centrale cependant pour la logistique en Suisse puisqu'il constitue un part de près de 25 % de l'ensemble des prestations de transport. En Suisse il existe près de 1300 raccordements particuliers qui permettent à l'industrie et au commerce de se raccorder au réseau ferroviaire. Afin de pouvoir maîtriser les problèmes, les entreprises européennes se sont alliées avec les CFF dans le cadre de l'alliance Xrail afin

de renforcer la collaboration. CFF Cargo travaille depuis 2012 à la consolidation du trafic par wagons complets en Suisse. Le transfert des marchandises de la route au rail doit aussi s'effectuer suite à la décision du peuple.

Qu'est-ce qu'on a effectivement cherché à faire avec l'introduction de TWC?

Comme dans le trafic voyageurs, les trains circulent avec un horaire cadencé et desservent des emplacements plus seulement une fois mais jusqu'à trois fois par jours. La desservance accrue des différents points de chargements permet de mieux adapter les travaux de chargement et de déchargement au déroulement de l'activité quotidienne ce qui a comme conséquence d'amoinrir le besoin en personnel et de réduire le nombre de mouvements de manœuvre. En outre, les liaisons les plus importantes deviennent plus rapide puisqu'il est prévu de traiter les wagons lourds et ceux plus légers de manière séparée. Il est ainsi possible désormais de transporter les wagons relativement légers de manière continue à 120 km/h. En ce qui concerne les temps de transports, les transports ferroviaires redeviennent à nouveau concurrentiels par rapport à ceux de la route.

L'ensemble de la chaîne de transport sera désormais réservée de manière obligatoire. Cela renforce la sécurité au niveau de la planification. La réservation obligatoire est comparable à une réservation de place assise. Les wagons doivent circuler à l'horaire avec le train pour lequel ils ont été réservés. C'est une logique totalement nouvelle par rapport au système précédent, système dans lequel on va prendre tous les wagons que le client nous a préparés sur l'embranchement particulier. Où se situent les problèmes de la mise en application

50 jours de «TWC 2017»

Le départ a été un peu cahoteux mais entre-temps nous avons acquis la certitude que nous pourrions rouler de manière stable et que fondamentalement, le système fonctionne. Il existe encore ponctuellement des problèmes et il s'agit maintenant de les résoudre. Après les 50 premiers jours nous avons cependant une bonne impression. Il existe même des clients qui ont décidé de transférer leurs transports de la route au rail grâce à la nouvelle offre. L'ensemble des collaborateurs de CFF Cargo ont été surpris lorsqu'ils ont reçu cette lettre. Car à la surface dans les Team RCP (Regionale Cargo Produktion) et chez les

mécaniciens de locomotives, l'impression était tout autre. Un plus grand besoin en mouvements de manœuvre et des retards constituaient la règle. Lors de la collecte d'avis afin de comprendre pourquoi les problèmes étaient si importants, un grand nombre de causes sont apparues à la lumière du jour. Cela démontre aussi que nous nous déplaçons dans un terrain d'activité de la plus grande complexité. Les retards sont occasionnés par des chaînes de réactions qui nous empêchent d'effectuer une exploitation sans irrégularités.

- Cela est dû au fait que les wagons sont partiellement mal saisis dans le nouveau système de réservation ou que la saisie intervient trop tard de sorte que le temps restant pour la mise en place du train est finalement trop court. De nouvelles plateformes nécessitent aussi du temps et de l'expérience.

- Les agents de la manœuvre ont beaucoup plus de travail que ce que l'on avait pensé à l'origine, situation qui a aussi été renforcée par un choix inapproprié des gares. Des gares encore équipées d'aiguilles à main et disposant d'une seule voie de sortie sont mal adaptées à la manœuvre d'une grande quantité de wagons.

- Les temps de parcours plus rapides grâce à des trains plus légers qui avaient la possibilité de rouler à 120 km/h n'ont pas été à la hauteur des espérances en raison des tracés attribués derrière des trains régionaux. La vitesse moyenne qui en résulte et qui est la moitié moins grande semble plus adaptée au passage de trains plus lourds et plus longs.

- Les locomotives, dont le nombre a été calculé au plus juste et qui en raison de l'augmentation du nombre de trains et de la fréquence des réparations, entre autres des climatisations, sont devenues encore plus rare ont conduit aussi à provoquer des retards. Il arrive malheureusement encore souvent qu'aucun véhicule moteur ne soit à disposition. (J'aimerais saisir ici encore l'occasion de remercier tous les acteurs qui sont intervenus dans le domaine des climatisations. Nous nous sommes battus de nombreuses années pour obtenir des améliorations et cette année enfin nous avons pu circuler à travers la Suisse avec des installations conformes).

- Le manque de personnel qui n'a malheureusement pas été pris au sérieux mais qui a conduit, dans la réalité à des suppressions de tours et à la création de comptes de temps de travail élevés chez les mécaniciens. Ce n'est que grâce à des jours de travail supplémentaires et au fait que les LLP ont aussi été impliqués que le pire a pu être évité. Il faut remarquer que certains groupes, lors du déroulement normal du calendrier et sans donner de

journées de travail supplémentaires atteignent parfois des moyennes journalières de 520 minutes ou plus. Le sous-effectif n'a pas seulement trouvé sa place dans les statistiques mais il concerne au contraire le personnel directement.

- Les trains retardés pour les raisons invoquées ci-dessus et qui compliquent la répartition dans les grandes gares complètent l'inventaire.

Cela inciterait littéralement à augmenter les investissements sous la forme d'une augmentation des ressources au niveau du personnel et du matériel roulant mais n'est guère envisageable au vu du déficit déjà si élevé.

Problèmes pour le personnel des locomotives

Il nous a été promis qu'à l'avenir on pourrait travailler plus souvent durant la journée puisque la distribution en trois vagues permettrait de mieux répartir le travail. Depuis le début de TWC la plupart des dépôts ont des tours de nuit comme jamais auparavant. La raison tient entre autres au fait que de nombreux wagons partent avant 4 heures du matin afin que les Teams puissent les mettre en place avant que le client ne débute le travail. Il existe tellement de ces trains au RBL par exemple, qu'il n'est pas toujours possible d'obtenir une prestation de retour après un tel acheminement. C'est pourquoi, les parties de tours sont ajoutées aux tours de nuit. Cela a engendré de nombreuses modifications de tours qui rendent la vie et le travail des répartiteurs et des mécaniciens nettement plus pénibles. Une question est ici permise. Pourquoi les prestations changent-elles sans arrêt dans une si grande proportion alors que nous disposons déjà d'un horaire cadencé?

Durant la semaine 34 nous avons enregistré un nombre de wagons inférieur de 7000 unités par rapport à l'année précédente ce qui constitue une baisse de 6.9%. En 2016 déjà nous avons assisté à un recul du volume dans le trafic de détail ce qui est expliqué par le fait que la situation économique devenait difficile de manière générale. Pourtant pas dans une proportion aussi importante.

Il y a besoin de plus de calme entre les modifications de tours à court terme, d'une plus grande constance dans la planification annuelle et surtout de plus de mécaniciens. Exiger continuellement une plus grande flexibilité et surcharger le personnel ne représentent pas une solution durable.

De nombreuses améliorations se font lentement sentir mais il est encore nécessaire de consentir à de nombreux investissements et engagements pour que finalement tout fonctionne pour CFF Cargo, pour son personnel et pour nos clients. ➤

CFF Cargo International

Urs Schweizer, responsable CFF Cargo International VSLF



La ligne allemande de la vallée du Rhin a été interrompue entre le 12 août 2017 et le début octobre près de Rastatt et cela a constitué le thème principal des discussions de ces dernières semaines. Un certain nombre de compagnies ferroviaires et de domaines ont été confrontés à de grandes exigences. C'est ainsi que CFF Cargo International a dû se battre contre la suppression de nombreux trains. La première mesure prise a été de rendre le temps de travail excédentaire aux mécaniciens de Muttentz. Selon l'OLDT Art.9 paragraphe 1, le temps de travail excédentaire UEZ ne peut être attribué qu'avec l'accord du personnel. Une intervention rapide de notre part a permis de corriger la procédure incorrecte amorcée par CFF Cargo International.

Un thème difficile réside toujours dans l'application de la réglementation du 50/50 % avec CFF Cargo International. Malheureusement nous en sommes toujours au stade des négociations des conditions cadres. La suspension du tribunal arbitral a été prolongée jusqu'en novembre 2017 et les négociations doivent être terminées à cette date. Pour le VSLF une chose est claire : la règle des 50/50 % doit être respectée. Les lieux de dépôts et les places de travail* en Suisse sont garantis. Le VSLF continuera à s'investir pour que les dépôts situés dans des lieux exposés soient favorisés lors de l'attribution de prestations effectuées pour des tiers.

* Les lieux de dépôts de CFF Cargo International en Suisse sont Muttentz et Bellinzona (état au 31.08.2017). A Muttentz CFF Cargo International emploie 49 mécaniciens, dont 22 peuvent être engagés en interopérabilité. A Bellinzona sur les 63 mécaniciens, 42 sont interopérables. ➤





Depuis cette année, la CCT de Thurbo qui a été partiellement remaniée est en vigueur, et, de la sorte les nouvelles valeurs valables pour déterminer le temps de travail annuel, du moins en théorie. Dans la pratique cela prend un petit peu une autre apparence Ce dernier point ainsi que le sureffectif (massif) actuel nous préoccupent beaucoup ces derniers temps et conduisent au développement d'une mauvaise ambiance au sein du personnel des locomotives. A côté de cela, un nouveau système salarial est en cours de négociations, système au sujet duquel on attend une plus grande transparence.

Réduction du temps de travail excédentaire du personnel des locs / convention sur les valeurs limites

L'information commune publiée par Thurbo et les partenaires sociaux durant l'été 2017 au sujet de la réduction des excédents de temps de travail 2017/2018 au niveau du personnel des locomotives a donné lieu à de nombreuses discussions et suscité souvent de l'incompréhension de la part des collaborateurs concernés. Nous avons eu la possibilité de démontrer pourquoi le VSLF (ainsi que les autres syndicats du personnel) pouvait adhérer au démantèlement de temps de travail décidé par Thurbo sous cette forme. C'est pourquoi les bonifications en temps des comptes +/-, +/-V (jusqu'à 100h) ainsi que Uez doivent être ramenées à 0 et que tous les jours de vacances non encore utilisés doivent être

pris. Thurbo a confirmé aux syndicats être en conformité avec notre interprétation des articles de la CCT concernant les valeurs limites. Les valeurs limites en fin d'année sont fixées ainsi de manière obligatoire à (+50h/-30h) et peuvent monter à (+100h/-30h) en cours d'année. Une convention écrite est encore en cours de rédaction.

Négociations sur la CCT en bon chemin

Cette année il s'agissait de négocier le système salarial ainsi que les thèmes qui n'ont pas été abordés l'année dernière (temps de travail, vacances). Cela concerne, par exemple, les conditions générales, le début et la fin du rapport de travail, la prévoyance et les assurances, finalement l'augmentation des indemnités. A la mi-mars 2017, nous avons échangé nos points de vue dans le cadre d'une première séance avec Thurbo. Lors de cette séance nous avons convenu de maintenir la confidentialité sur le déroulement des négociations. Alors que les premiers thèmes évoqués relevaient plutôt de la « cosmétique », le VSLF a tenu à mettre l'importance sur plus de transparence en ce qui concerne le système salarial, à détacher la progression salariale de l'évaluation personnelle annuelle et à proposer des salaires de départ plus élevés après la formation.

Situation du personnel et offre de l'horaire 2019

Cela fait déjà quelques années que les contours de l'offre 2019 concernant les

voies ferrées de Suisse orientale sont connus. Des travaux sont en cours dans de nombreuses gare et le long des lignes, ce qui occasionne des ralentissements et des fermetures provisoires de lignes. Dans de nombreuses gares on procède à la réimplantation d'aiguilles et de voies qui avaient été sacrifiées il y a quelques années lors de la fièvre des économies afin que les croisements puissent à nouveau se faire. Cela a conduit à de nombreuses modifications des services durant quasiment toute l'année. Souvent cela a donné lieu à des tours de service peu attractifs, avec des grands temps de présence, des longues pauses et peu de temps de travail payé.

En regard de la progression prévue des prestations à la conduite des trains, on a procédé durant les dernières années à la formation d'un trop grand nombre de mécaniciennes et mécaniciens. Cela à la demande expresse de Thurbo. On espérait qu'avec la nouvelle CCT accompagnée d'une réduction volontaire des excédents de temps de travail durant les années 2017 et 2018 on pourrait d'une part réduire si possible un grand nombre d'heures accumulées et, d'autre part, pouvoir démarrer avec des décomptes de temps de travail négatif de la plupart de collaborateurs afin de ne pas violer les valeurs limites en 2019. Il va de soi que le démantèlement des heures ne convient pas à tout le monde. Comme déjà expliqué ci-dessus, Thurbo est parti dans ses calculs du principe qu'elle allait pouvoir disposer du maximum des 100 heures prévues, situation qui a encore contribué à provoquer le désaccord du personnel. Notre « voisin », le SOB loue des mécaniciens aux Chemins de fer Rhétiques afin de juguler le sureffectif des mécaniciens. Une proposition en suspend faite à Thurbo dans le but de louer du personnel est toujours restée sans réponse au moment où nous clôturons cette rédaction. Au début 2018, une nouvelle classe va commencer la formation. Elle se terminera avant le changement d'horaire de sorte que l'effectif du personnel sera alors équilibré. L'offre planifiée depuis le changement d'horaire 2018 ne réjouit pas tout le monde. A ce moment le ZVV et les CFF vont à nouveau modifier leur offre entre Zürich et Winterthur ; d'autres lignes seront reliées au départ de Winterthur en direction de l'est. C'est ainsi que pour Thurbo, toutes les prestations de la ligne S33 en direction de Schaffhouse tomberont probablement

ainsi qu'une cadence de ls S35 en direction de Wil. Les deux localités se verront reliées par une prolongation de la ligne S12. Dans le Tösstal la cadence intégrale à la demi-heure sera introduite sur la S26. En raison des recours contre la modification de la gare de Tann-Dürnten mais vraisemblablement jusqu'à Bauma. Sur la ligne S22, la DB Regio du Land Baden-Württemberg a soumissionné des prestations exécutées pour son propre compte et ceci déjà depuis décembre 2017. La situation du personnel du dépôt de Schaffhouse se dessinera durant les prochains mois.

La cadence à la demi-heure sera introduite sur d'autres lignes : par ex. Winterthur-Stein am Rhein, Wil-Weinfelden, Weinfelden-Kreuzlingen et d'autres. Des bruits courent que des navettes GTW légères remplacerait les lourds trains à deux étages sur les lignes au nord-est de Winterthur particulièrement les soirs et durant le week-end. Le fait qu'un mécanicien de Thurbo ou plutôt un mécanicien des CFF soit aux commandes n'est pas encore défini. Il reste à espérer qu'une synergie s'établisse ici entre les deux entreprises et que la conduite de trains assurés par du matériel roulant de l'autre compagnie ne représente pas un tabou.

Thurbo ne va pas s'immiscer dans les soumissions actuelles des concessions du trafic à longue distance. Elle continuera à assurer des prestations du trafic régional des voyageurs. Elle assumera aussi toujours certaines relations rapides comme le RE Konstanz-St. Gall ou le trafic aux heures de pointes de Zürich en direction de Konstanz et St.Gall.

Assemblée des membres VSLF-Thurbo

L'assemblée annuelle des membres VSLF-Thurbo s'est déroulée au soir du 21.07.2017 au restaurant Eisenbahn de Weinfelden. Outre quelques membres de la section, nous avons pu saluer Hubert Giger (président VSLF), Stephan Gut (président de la section Ostschweiz) et Ruedi Brunner (responsable VSLF-SOB) en leur qualité d'invités.

On a pu assister à un regard en arrière sur les thèmes qui nous ont occupés durant l'année écoulée. Dans la partie suivante nous avons été informés sur les affaires actuellement en cours et un premier aperçu nous a été fourni sur les négociations concernant la CCT. La table ronde de discussion qui a suivi nous a permis de collecter quelques requêtes formulées par nos membres.

Pour le début de cette année, nous avons eu le plaisir d'accueillir Manuela Nussbaumer au sein du comité. Elle s'occupe actuellement de la caisse. René Zöllig, membre assesseur, s'est retiré après 7 ans passés au comité. On a pris congé de lui par une ac-

clamation. Malheureusement son mandat n'a pas encore retrouvé de reprenneur.

Compétence du personnel des locomotives chez Thurbo

A la fin de 1990, peu avant la fondation de Thurbo, la situation des chemins de fer en Suisse orientale était plutôt difficile. L'exploitation se limitait souvent à une cadence horaire. Sur plusieurs lignes, le trafic ferroviaire était soit fortement éclairci, soit remplacé par des bus après 20 heures. Un nouveau concept, le Regionalbahn Ostschweiz (RBO) puis plus tard THURBO, a permis de voir apparaître une nouvelle flotte unifiée, constituée de véhicules légers et d'un prix d'achat abordable et qui a contribué à augmenter le sentiment de sécurité ainsi que la fiabilité par rapport à ses précurseurs constitués de RBe 540 mornes et soumises à des pannes de plus fréquentes. Ce choix a eu comme conséquence la séparation du trafic régional de celui des grandes lignes. La naissance de deux producteurs de prestations ferroviaires indépendants en est la conséquence.

Au début des années 2000, à l'image de ce qui s'était produit au Mittelthurgaubahn (MThB) une première série de 10 GTW, suivie ensuite d'une deuxième série de 80 GTW équipés de l'attelage automatique ont été commandées, ce qui a permis de remplacer du matériel roulant plus ancien des CFF et du MThB. L'achat d'une nouvelle série de 15 véhicules permet ainsi à Thurbo de ne plus disposer que de deux types de véhicules ferroviaires. Un remplacement des « See-GTW » (première série) par les GTW du trafic régional du Mittelland (resp. BLS, resp. SBB) est prévu pour environ 2023, bien que la compatibilité technique des véhicules à disposition ne soit pas (encore) garantie.

A côté des deux types de véhicules appartenant à Thurbo, les mécaniciens de deux dépôts Thurbo effectuent des prestations aux commandes de véhicules des CFF (Domino und RVD) resp. CFF Deutschland GmbH (FLIRT).

Corolaire de l'engagement d'une flotte de « véhicules unifiés », il est possible d'effectuer des économies sur les coûts d'entretien, sur ceux de planification des roulements ainsi que sur la formation. Il est possible d'effectuer un engagement des mécaniciens beaucoup plus souple. Cependant, un certain nombre d'autres facteurs ont leur rôle à jouer. Il est bien connu, par exemple, que l'engagement transfrontalier en direction de Konstanz et Singen s'est bureaucratisé ces dernières années (examen annuel, expérience pratique minimale). Il existe cependant une grande différence au niveau de la connaissance spécifique des différents dépôts. Aucun dépôt ne dispose d'un rayon d'action sur l'ensemble du réseau, souvent

il manque la connaissance sur de petits tronçons. C'est ainsi que le dépôt de Kreuzlingen n'est pas autorisé à circuler entre Winterthur et Wil et que les mécaniciens de Winterthur n'ont pas la connaissance entre Weinfelden et Wil.

Dans le but d'améliorer la variété, de pouvoir planifier les chantiers, en cas de perturbation ainsi que vraisemblablement de réaliser des économies au niveau de la formation, il serait souhaitable que l'ensemble des 350 mécaniciennes et mécaniciens disposent au moins de la connaissance sur le « réseau de base », entre Altstetten et Bülach ainsi que entre Kreuzlingen et Nesslau/Rüti. Toutefois, afin d'obtenir la connaissance de ligne (et de la garder) il est nécessaire de consentir à des investissements en temps et en argent mais cela permettrait d'apporter une très nette simplification au niveau de la planification annuelle. La satisfaction des collaborateurs pourrait augmenter grâce à connaissance de ligne attrayante si l'on tient compte du fait que seuls deux types de véhicules sont conduits.

Une autre source potentielle d'économie pourrait être réalisée par l'échange de prestations avec d'autre ETF comme les CFF et le SOB. Cela peut se produire par le biais de la conduite d'un véhicule d'une ETF « étrangère ». C'est particulièrement dans des sites périphériques comme Sargans ou Waldshut où les trajets d'aller et retour sont relativement longs que le recours à du personnel stationné dans des dépôts placés de manière optimales serait opportun. Pour ce faire la question de la connaissance des véhicules se pose à nouveau.

Thurbo assure déjà depuis quelques années quelque trains directs hors des heures de pointe sur un certain nombre de lignes. Depuis deux ans la gare principale de Zürich est même atteinte et les trains sont désignés en tant que RegioExpress (auparavant S-Bahn accélérés. Selon la planification actuelle, la S12 sera prolongée en directions de Schaffhouse et Wil dès le changement d'horaire 2018/19 en lieu et place de Seuzach et Seen. Actuellement, lorsque la demande est moins grande, à savoir le soir et durant le week-end, ces trains ne circuleront cependant pas avec du matériel lourd, respectivement une trop grande capacité au nord-est de Winterthur. On part du principe que les véhicules assureront au moins des prestations de Thurbo. Il est à espérer qu'il ne s'agira pas ici de délocaliser des prestations inintéressantes mais, qu'au contraire, on saisira la possibilité d'intensifier la collaboration sous la forme d'un « pool de mécanicien » commun qui effectuera des prestations communes aux deux ETF sur l'ensemble des véhicules engagés. ➔

Problème de confort

"Inutile de tirer sur l'herbe, elle ne pousse pas plus vite" - mais elle ne pousse pas plus lentement non plus quand on l'ignore....
Matthias Wey, président de section Hauenstein - Bözberg

Étonnamment, il existe encore en Suisse des zones de garage pour les trains où la nature règne en maître, dans toute sa splendeur. C'est certainement très réjouissant pour les amoureux de la nature, mais cela implique inconvénients et dangers. Les buissons épineux et les herbes d'un mètre de haut sur le chemin, – auxquels le personnel de loc qui travaille tôt le matin est confronté et que CFF Infrastructure appelle un "inconfort" – engendrent différents types de problèmes.

Après la pluie, tous ceux qui doivent emprunter ce chemin pour rejoindre leur train se retrouvent mouillés jusqu'à la ceinture. Il ne s'agit plus d'un simple ennui. Travailler pendant des heures dans des pantalons et des chaussures trempes provoque de l'hypothermie et les réactions physiques qui vont de pair. Pendant qu'on se débarrasse des tiques sur les jambes, les CFF, se référant à la SUVA, font remarquer qu'il serait judicieux d'éviter les hautes herbes au crépuscule. C'est malheureusement à ces heures-là, justement, qu'il faut aller chercher ou ramener de nombreux trains. Notons, au passage, que les faux-pas sont la cause majeure d'accidents du travail parmi le personnel de loc. Chers CFF, nous serions enchantés de ne pas nous casser la figure – mais c'est difficile quand on ne voit pas le sol à nos pieds.

Ce que les CFF estiment être un simple problème de confort est clairement considéré comme un risque par l'OFT. Qu'y a-t-il donc de difficile à comprendre dans la phrase : "Pour des raisons de sécurité, le domaine des voies doit rester autant que possible exempt de végétation" ?

Le point cité, tiré de la directive 3.1.2 contrôle chimique de la végétation sur les voies ferrées et le long de celles-ci ¹ est expliqué encore plus clairement :
"La banquette et l'entrevoie sont utilisées en permanence comme passage pour les équipes d'entretien et d'inspection, ainsi que dans les gares pour les employés de la manœuvre ou les mécaniciens de locomotive. [...] La présence de sarments, de longues pousses ou d'une couverture végétale humide et glissante dans ces zones sont des obstacles potentiels à la progression et peuvent faire trébucher."
Comment le sujet peut-il être jugé anodin alors qu'une instance supérieure le définit explicitement comme un danger ?



Le personnel de locomotive et la section VSLF de Hauenstein-Bözberg ont fait remarquer à maintes reprises aux CFF que sur certains chemins, pendant certains mois, il était nécessaire de couper l'herbe régulièrement. À notre avis, il devrait être possible d'adopter des mesures périodiques qui soient exécutées systématiquement - sans nouvelle intervention de notre part.

Le mot "norme" semble faire office de devise à ce sujet car, d'après CFF Infrastructure, certaines voies seraient déjà entretenues plus fréquemment que ne le prévoit la "norme". Malheureusement, ou alors par chance, l'humanité s'est vue forcée d'apprendre que la nature ne pouvait pas être radicalement soumise aux "normes". Sans vouloir faire de procès d'intentions, disons que s'il est envisageable de se dissimuler derrière des buissons, il est également possible de se cacher derrière des normes. Théoriquement, en se fondant sur des études, il serait possible de calculer la "norme de croissance" des plantes sur le faisceau des voies, mais toutes les plantes ne suivent pas aveuglément les règlements. Des solutions simples, pragmatiques, et à notre avis plus économiques, telles que des "coupes" plus fréquentes, seraient certainement plus adaptées. Cependant, les CFF ne misent pas sur des solutions aussi simples. Ils nous demandent d'écrire un rapport / annonce ESQ lorsque l'herbe est trop haute – à chaque fois.

Apparemment, notre employeur a de la peine à concevoir que, sans contre-mesures, le monde végétal poursuive toujours le même objectif, au cours des mêmes périodes et avec la même rapidité. Et évidemment, il ne voit pas d'objection à ce que le même rapport de sécurité soit régulièrement réécrit pour le même problème récurrent, ni à ce qu'un rapport de sécurité soit rédigé pour un pur "problème de confort".
Eh bien, logique ou pas, la sécurité au travail et l'estime du personnel, c'est définitivement autre chose.

¹ Directive contrôle chimique de la végétation sur les voies ferrées et le long de celles-ci.
La directive de l'OFT peut être consultée sur : www.bav.admin.ch

Vue du Monte Generoso

Depuis quelques années, la montée en train au Monte Generoso était devenue impossible. La faute à des problèmes statiques.
Roberto Kraschitz, Comité VSLF Tessin

Sitôt après la fin des travaux de construction ponctuée par l'ouverture de la « fleur de pierre » dessinée par l'architecte Mario Botta, la section Ticino a profité de l'occasion pour redécouvrir le panorama offert du haut des 1704 mètres. Nous n'avons pas choisi la journée d'ouverture avec ses politiciens et les sponsors mais avons préféré reporter cette visite au 7 mai afin de visiter l'intérieur du bâtiment et les environs dans un cadre plus personnel et plus tranquille. C'est ainsi que les 53 personnes enthousiastes ont atteint le sommet, après une course de 9 kilomètres dans le train à crémaillère légendaire.

La sortie a commencé de manière printanière et douce et, grâce au soleil, la température est restée agréablement chaude au sommet. Entouré de sommets enneigés, les éléments extérieurs de la tour de la « fleur de pierre », constitués de pierre et de verre contrastent fortement avec l'architecture intérieure et ses tons chauds de bois à tous les étages ainsi qu'à l'étage de réception avec ses restaurants et sa salle pour les apéritifs. A table, le groupe empreint de convivialité et constitué de retraités, de membres des familles, de membres actifs et naturellement des représentants des différentes compagnies de transport ferroviaire a eu pour une fois l'occasion de retrouver d'anciens collègues et de faire la connaissance des nouveaux.

Dans les étages supérieurs du bâtiment des discussions sur le quotidien des mécaniciens (cargo, Voyageurs, régional, Tessin, Suisse allemande ou Italie) ont suivi le repas de midi. Ce n'est certes pas nouveau mais le thème central des discussions oscillait entre l'insatisfaction vis à vis des employés administratifs et l'aliénation de nos dirigeants. Particulièrement le manque de respect et les affirmations habituelles qui consistent à taxer les critiques constructives de malentendus.

Le VSLF, avec son comité central efficace (nous n'avons pas besoin de délégations et de Workshops), est actif dans la plupart des compagnies de chemin de fer à voie normale. Il dispose sans aucun doute d'un aperçu de l'évolution du paysage ferroviaire.

A l'opposé, les dirigeants des compagnies de transport ferroviaire produisent des projets et des visions au sujet desquelles, le partenaire social compétent est obligé de mettre en doute la faisabilité et, le cas échéant, de proposer des corrections et des



rectifications. Selon la maxime : « plus il y a d'acteurs et plus le résultat sera grand ». Une vue d'oiseau sur les environs, entre une métropole (Milan) et la région frontalière environnante, avec son continuel trafic Nord – Sud nous montre les problèmes et les obstacles. D'en haut, on reconnaît tout de suite quels développements sont nécessaires pour satisfaire les besoins de la région. Malheureusement la perspective depuis une place de travail normale d'un dirigeant est beaucoup trop centrée sur ses propres intérêts et est rarement durable dans le système global. Dans la montagne, par contre, les effets de toute action ou réaction personnelle sont directement perceptible dans le changement des conditions. Le fait que les mécaniciens de locomotives soient en mesure d'accomplir leur travail avec des clients, des prescriptions nationales, des contrats, des lignes directrices des langues différentes, une origine et des structures différentes, nous incite à partir

du principe que les personnes chargées de la gestion sont aussi compétentes. D'ici en-haut, avec une vue sur l'ensemble, sur les environs, des lacs jusqu'au sommet des montagnes, les deux pieds ancrés sur terre et les pensées en liberté, les mécaniciens de locomotives auraient aimé procurer l'inspiration à nos responsables. En tant que symbole d'un développement durable, avec un regard sur ce qui a du sens et pas seulement sur ce qui est techniquement réalisable, nous avons admiré les réalisations au sommet du Monte Generoso, lesquelles représentent 150 ans d'histoire du chemin de fer. Sa valeur ne se limite pas seulement à transporter des passager 1400 mètre plus haut que le point de départ. Le sommet n'est pas le but à atteindre mais le début de la mise en place d'un système prévoyant. Bien que le Tessin compte un nombre incalculable de points de vue, la direction semble regarder fixement un smartphone sans réseau au fond de la vallée.

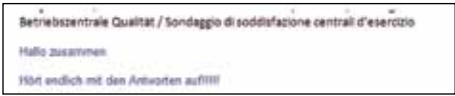
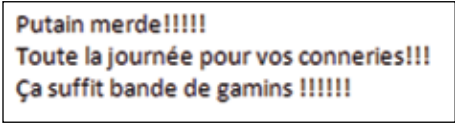
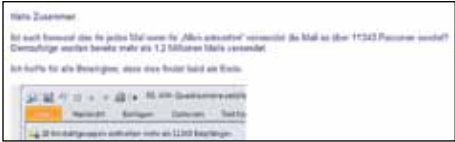
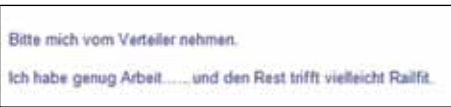
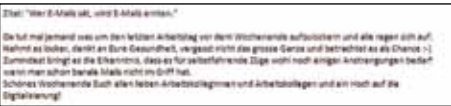
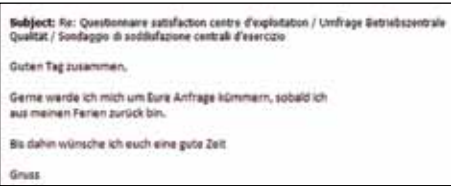


La digitalisation est une bonne chose et l'E-Mail constitue son couronnement technique. Je n'ai découvert cela que tout récemment. Pour être exact le jeudi 2 novembre 2017 alors que R. B. a envoyé un E-Mail à plus de 10'000 destinataires sur le coup de midi.
Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



Le contenu : un sondage des CFF. Lors de l'envoi de cet E-Mail, un petit dérangement est survenu. Qui ne vaut effectivement pas qu'on en parle. L'adresse des destinataires – il s'agissait d'un envoi groupé pour des groupes professionnels entiers – était placée dans la case « À » et donc visible de tout le monde.
D. P. avait activé un processus de réponse automatique qui communiquait avec le sens du devoir digne d'un robot à tous ses plus de 10'000 destinataires originaux que son maître était en vacances et qu'il s'occuperait du sondage au plus vite dès son retour.
T. M. et P. M. ont envoyé immédiatement leurs remerciements pour cette information et ce d'une telle manière que leurs remerciements ont pu être lus de tous. Fais le bien et parles-en.
B. H. es un homme contemporain, informé et attentif et à rendu T.M. et P.M. attentifs au fait qu'il ne fallait pas utiliser la fonction « répondre à tous ». Et comme il a considéré que cette information pourrait être utile à tous, il l'a envoyée à tout le monde.
M. U. peut prétendre être le premier à avoir détecté une nuance légèrement irritante dans ces propos alors que R.B. soufflait sur le feu avec sa mauvaise humeur des grands jours au moyen de quatre points d'exclamation. Quatre points d'exclamation !!!! Avec ces quatre points d'exclamation le point critique était atteint.
Les analystes de systèmes auront pu être fascinés par les événements qui se sont déroulés ensuite dans le microcosme digital et constater qu'une dynamique propre s'était développée, qu'on pourrait qualifier de « rétroaction positive ». Il ne se passe rien d'autre dans une arme nucléaire. Alors que lors de l'explosion nucléaire la désintégration nucléaire est responsable de la réaction en chaîne, dans le cas de notre bombe informatique c'est la désagrégation de la patience, de la décence et de la retenue qui a joué ce rôle.
Dans un deuxième temps les téléphones et les iPads ont chauffé et on est arrivé au

stade de la fusion digitale. Les serveurs Outlook ont été temporairement incapables de maîtriser l'assaut.
Aux alentours de dimanche midi, le combustible était consommé et les serveurs ont pu commencer à refroidir lentement. Il était temps d'analyser les résultats et de tirer un bilan.
- Toute l'action a permis d'établir des connexions. Des gens sont entrés en communication ensemble alors que dans le monde analogique, cela n'aurait pas été le cas. Et le tout en trois langues. Un miracle de Pentecôte !
- L'ensemble des caractères envoyés se monte à 8'345'740. C'est un record.
- Le chien Verus a eu son anniversaire et pour la première fois en douze ans, il a été fêté correctement.
Le contenu des près de 200 x 10'000 Mails se laisse classer en gros comme suit :
- 1/3 „s.t.p. trace-moi des destinataires “ ou „<ajouter ici des mots outrageux > !!!!“
- 1/3 „s.t.p. ne clique pas sur répondre à tous “
- 1/3 félicite le chien Verus
A côté de tous ces événements somme toute très réjouissants, quelque chose nous saute particulièrement aux yeux : grâce à la digitalisation une quantité considérable de temps et d'argent peut être économisée. Vous avez bien lu : économisée.
La première chose à constater est le temps qu'il a fallu pour effacer les nombreux mails et les ressources utilisées pour envoyer les messages. 10'000 collaboratrices/teurs ont utilisé chacun au moins 5 minutes pour



élaborer le flux de messages. Mis ensemble, cela représente près de 100 jours de travail. Les calculs de Google ont démontré que les serveurs utilisés lors de l'envoi d'un Mail produisait environ 5 g de CO2. La bombe informatique des CFF a envoyé près de 10 tonnes de CO2 dans les airs.
Ce n'est qu'en effectuant une comparaison avec l'ancien temps que l'on peut constater la supériorité des processus digitaux !
R.B. aurait envoyé son sondage par la poste suite à quoi, D.P. aurait envoyé un fax à tout le monde. T.M. et P.M. lui auraient répondu, ainsi qu'à tous les autres en envoyant un télex. Le chien Verus aurait reçu quelques douzaines de cartes de vœux et les 9'999 collaborateurs une copie de confirmation. 23 kg de biscuits pour chien auraient été livrés par la poste. 150'000 lettres en provenance du Tessin à destination de la Suisse allemande auraient changé de propriétaire pour un poids total de 10 tonnes de papier et les frais de ports se seraient montés à 1.5 millions de francs. Finalement, le chien Verus aurait bafré ses 23 kilos de biscuits et serait mort.

Le résultat du 2 novembre 2017 est un exemple parfait illustrant comment la digitalisation peut optimiser, améliorer et rendre notre vie plus efficiente. ➡



Atelier Kaizen

Atelier Kaizen sur les processus d'amélioration continue (PAC). Mon article sur les abus concernant les PAC à P-OP-ZF (LoFo 1/16) a été pris très au sérieux par la direction du groupe.
Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

La situation actuelle est insatisfaisante pour toutes les personnes concernées. Cela se traduit, entre autres, par une diminution massive des propositions de PAC. Ils sont passés d'environ 1800 en 2013 à près de la moitié en 2016. Soit dit en passant, selon le logiciel PAC, environ la moitié des propositions sont appliquées. Cependant, je ne suis pas le seul à avoir remarqué que certaines propositions indiquées comme «réalisées» ne le sont pas du tout dans le monde réel.
Afin de réaliser une analyse approfondie du problème et de trouver des solutions concluantes, la direction technique du Kaizen a organisé un atelier Kaizen sur les PAC pendant l'été 2017. J'ai été invité à y participer. À la base, je ne suis pas très

intéressé par les réunions et les ateliers. Les méthodes utilisées – bouts de papier colorés et fils de laine vert et rouge – me rappellent toujours un peu l'époque du jardin d'enfants avec Mademoiselle Fisch quand, placés en cercle et armés de nos petits sacs à dos, nous chantions avant de faire du bricolage avec de la ficelle et du papier. Mais j'ai réalisé que grâce à ces méthodes, il était possible d'apporter des améliorations continues aux processus enregistrés. J'ai trouvé les personnes présentes très désireuses de trouver un moyen de rendre les processus d'amélioration plus réactifs et de faire en sorte que "KAIZEN" ne soit pas considéré comme un outil sans mordant. En plus d'un certain nombre d'ajustements structurels mineurs, notons que le superviseur direct est maintenant le premier à traiter les propositions soumises. C'était déjà la norme pour toutes les unités organisationnelles des CFF, à l'exception de P-OP-ZF, qui procédait différemment. Lors d'une discussion approfondie, les participants ont conclu que la solution avec le supérieur offrait de nombreux avantages. Cela lui donne une vue d'ensemble des suggestions – et donc des préoccupations de ses

employés, – ce qui lui permet de faire des évaluations correctes, par exemple lors des entretiens de conduite et de développement. De plus, il a ainsi davantage de possibilités d'exercer une certaine pression sur les administrateurs, s'ils laissent passer trop de temps.
La communication sur le fonctionnement des PAC est un problème. Il est logique que les propositions relatives à son domaine propre aient les meilleures chances. Mais pour moi, cela n'a pas toujours été évident. D'ailleurs, cela ne signifie pas que les suggestions en dehors du cadre de son unité organisationnelle ne soient pas les bienvenues. Il y a cependant plus de personnes impliquées, ce qui accroît les temps de réponse et la probabilité d'un rejet. Le nouveau processus vise à améliorer l'entrée et un suivi transparent des propositions.

Les participants ont reconnu que la frustration que suscitaient les PAC était un problème, appelé maintenant «Mindset» qui affecte non seulement les pourvoyeurs d'idées, mais aussi les aministrateurs. Lorsque le processus révisé est opérationnel, il convient de le signaler par des mesures de communication appropriées. On ne sait pas si tout le monde sera enthousiasmé par la nouvelle vague d'intérêt, cela dépend finalement du caractère de chacun. Ce sera aux exécutifs de sélectionner les bonnes personnes, capables de véhiculer les PAC et de rester ouverts aux propositions soumises.

J'ai fait part de ma frustration quant aux PAC il y a presque deux ans de cela. Je pense pourtant que le système mérite une seconde chance. C'est un outil qui nous permet d'influencer directement notre environnement et notre conception du travail. J'ai pu ressentir de réels désirs d'amélioration à l'occasion de l'atelier. La première étape est terminée. On verra dans les mois à venir, si ce souffle sera suffisant pour atteindre le bout du chemin. ➡



Cabine sans papier

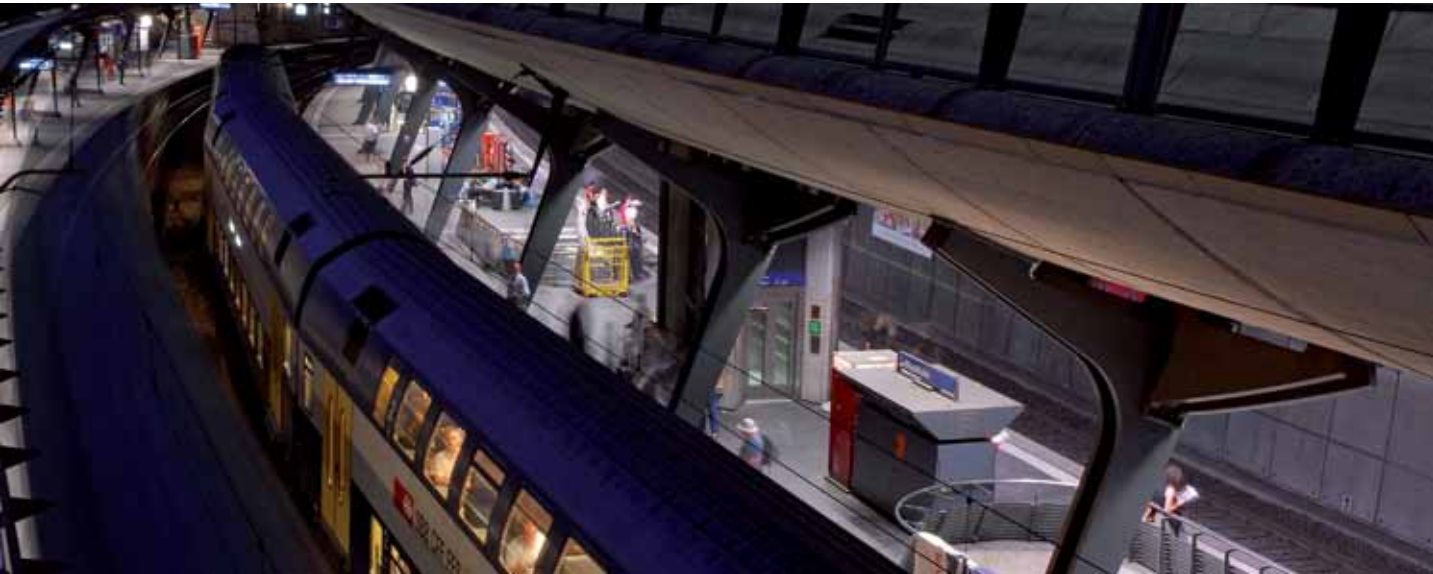
Groupe technique VSLF



Un des objectifs actuels de certains visionnaires orientés vers le futur est de parvenir à la cabine de conduite sans papier. Le but est vraisemblablement de parvenir à des louanges et des récompenses réciproques au sein de l'entreprise, afin de monter que nous sommes en route vers la digitalisation et que l'on prend SmartRail réellement très au sérieux. En outre les problèmes organisationnels du réapprovisionnement en formulaires d'ordre dans les cabines lors de l'entretien deviennent déterminants (lacunes dans la maîtrise du processus).
On doit partir du principe qu'un groupe de pilotage a déjà été mis sur pied et que des coûts sont engendrés.
L'idée de travailler sans papier doit vraisemblablement être née du bureau sans papier, une idée des années 90 qui a entretemps déjà disparu.
Si un jour, une variante électronique capable d'être prise en main et d'être remplie plus rapidement qu'un bloc de formulaire présent dans toutes les cabines de conduite devait exister, cela ne signifie pas pour autant que l'ordre transmis puisse être suspendu de manière visible au porte horaire et qu'il puisse être consulté à tout moment durant la marche. La fixation visible des formulaires d'ordre est l'α et l'Ω d'une conduite sûre des trains.
Espérons que ces économies ne se feront pas au détriment de la sécurité et que les responsables n'en profiteront pas pour lancer d'autre projets insensés. Il y a déjà assez de travail. ➡

S-Bahn de nuit : folie ordinaire

Avertissement ! Ce texte n'est pas destiné aux lecteurs à l'estomac mal accroché. De même que les événements décrits plus loin. À ne pas lire après un repas copieux ! *Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio*



C'est à nouveau le week-end. Mon tour commence vers 20h et se termine à 3h. Une foule bien imbibée anime la gare et envahit les trains. Pour commencer, je conduis un train normal, aucun supplément n'est facturé. Mais peu avant minuit, les premiers fêtards sont déjà bien partis et leur estomac fonctionne à contre-courant. Ainsi, à Nänikon-Greifensee, un homme redécouvre le quai de quelques tâches colorées. Par chance, ce n'est pas dans le train. Nous partons d'Uster direction Bülach. À Stettbach, j'entends des bruits de régurgitation suivis d'une sorte de long chuintement derrière la porte. Peu de temps après, des remugles de lait tourné pénètrent dans la cabine. C'est vraiment infâme. Et pas qu'un peu. Je soulève légèrement le store de ma porte et je découvre une inondation en expansion. J'appelle le numéro 1830 qui, avant, était responsable des nettoyages. La gentille dame me dit que maintenant, il faut faire le 1832. Bon, au moins, j'aurai appris quelque chose. Au 1832 ("OCP Helpdesk matériel roulant, bonjour") j'appuie sur la touche "4". Ça sonne, ça sonne, ça sonne... Mais personne ne répond. Mais j'ai encore le numéro de téléphone du helpdesk du matériel roulant du S-Bahn. Quelqu'un prend le téléphone et je décris le problème. Entretemps, je suis à Stadelhofen. Une éventuelle équipe de nettoyage serait de toute façon à Zurich HB. Pas assez de temps. Donc je continue avec mon train puant vers Bülach. À Bülach, on retourne dans l'autre sens. Mes chaussures font "splatch, splatch"



quand je sors de la cabine de conduite. Avec le retard habituel d'environ deux minutes – il est quasiment impossible de s'en tenir aux temps de conduite et de re-broussement répartis – je repars en direction de Zurich où j'espère voir l'équipe de nettoyage mais, malheureusement, il n'y a personne. À Uster, je parle aux deux agents de sécurité qui sont dans le train toute la nuit. Ils me rapportent qu'entre-temps, deux autres voitures sont dans le même état. Il n'y a que la voiture du milieu qui soit encore à peu près propre. Les passagers entrent dans la voiture avant, pour en ressortir très rapidement avec des visages crispés.

Un des collègues de l'agente de sécurité lui explique où trouver de vieux journaux pour, au moins, recouvrir les vomissures. J'appelle à nouveau le helpdesk du matériel roulant du S-Bahn. Un nettoyage d'urgence à Zurich n'a malheureusement pas pu être organisé. Le collègue du Helpdesk trouve aussi que c'est franchement inadmissible. Il s'arrange pour que le train ne soit pas maintenu directement dans les services réguliers du S-Bahn, mais qu'il soit remplacé. Si je n'avais pas appelé, le train aurait probablement roulé en l'état tout le dimanche. Hier, j'avais exactement le même tour. Comme souvent, les toilettes étaient fermées. Un réservoir d'eau vide en est généralement la cause. À 3:06, je peux enfin quitter ce compost roulant. Je m'achète un petit quelque chose à manger à un stand de take-away et j'échange quelques mots avec le vendeur. Il me raconte qu'une fois, quelqu'un a ch... devant son stand. Les S-Bahn roulent de nuit, mais les WC dans le passage Sihlpost ferment à minuit. Sur le chemin du parking souterrain, je suis énervé. Pour les mécaniciens de locomotive, de telles conditions sont intolérables. Pour le personnel de sécurité qui patrouille toute la nuit dans le train, c'est encore pire. Et envers nos passagers, c'est tout simplement d'un irrespect sans nom. Pour le prix exigé la nuit, on peu vraiment s'attendre à mieux. Mais voilà enfin la plus belle partie de mon tour de service. Le retour à la maison dans ma propre voiture. ➡

Hans Arnold fête son centième anniversaire

Le comité central du VSLF



Nous félicitons chaleureusement notre collègue Hans à l'occasion de son centième anniversaire. Qu'il puisse rester encore longtemps en bonne santé et apprécier profiter d'instantanés bien remplis.



Sortie d'un train de marchandises lourd avec une C 5/6 – la plus puissante locomotive des CFF – 1620 CV, (nommée Eléphant) de la gare de Rorschach en direction de Staad. Prise de vue : Jakob Rubli, mécanicien Zürich Ce type de locomotive a été desservi par Hans Arnold en tant que chauffeur puis comme mécanicien de locomotives.

Train 448 Zürich – Bellinzona avec 2 x Re 4/4 II en commande multiple, charge remorquée : 68 essieux, 580 tonnes, plus de mille passagers puissance cumulée 12'640 CV. Prise de vue : Hans Arnold, le 18 août 1977 à Göschenen.



Trains 104 – 119 Zürich – Lausanne – Zürich, Swiss-Express 1975 – 77 avec attelage automatique, prise de vue devant le dépôt G à Zürich. A droite: Hans Arnold au « Tagblatt der Stadt Zürich » le 15 novembre 2017, un jour avant son centième anniversaire.

100 Jahre in einem Zug

Jubiläum Hans Arnold wird morgen 100 Jahre alt. Er erinnert sich an ein Leben als Lokführer und offenbart den Trick, um gut zu altern. Von Claudia Huber

Meiner Dampftraktor war das Lebenszeichen. Das Foto in Hans Arnolds Rückblick erinnert das an die glücklichen Zeiten, aber mit dem Zug durch die Schweiz hat er es nie mehr geschafft. Lokführer waren es nie. Hans ist er – heute regelmäßig begleitet von ein bis zwei Jahren in Schweizer Eisenbahnen. Er ist ein Mann, der sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt. Er ist ein Mann, der sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt. Er ist ein Mann, der sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt.

Der 100-jährige Hans Arnold hat sich schon als Lokführer gemacht. 1917/18

Das ist die Arnold wie sie sich heute sieht. Sie ist eine Frau, die sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt. Sie ist eine Frau, die sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt. Sie ist eine Frau, die sich nicht nur mit dem Zug, sondern auch mit der Eisenbahn selbst beschäftigt.

Un peu de nostalgie de l'année 1977

Le TEE Transalpin; à nouveau une histoire de Bernhard. *Bernhard Grubenmann*



Il y a quelque décennies j'ai pensé de manière insensée que ma profession de rêve était mécanicien de locomotives. J'ai postulé aux CCF et j'ai réussi l'examen d'entrée qui était alors encore passablement exigeant. J'ai dû déménager de ma belle ville de Neuchâtel pour effectuer ma formation à Zürich où, tout le monde le sait, je suis resté « scotché ».

Durant toute une partie de la formation, nous étions engagés comme deuxième homme dans la cabine. Cela devait nous aider à obtenir la connaissance des lignes. Les CFF nous employaient aussi sur les trains TEE (Trans – Europe – Express) qui circulaient à l'époque puisque l'équipement de sécurité de ces trains n'était pas équipé pour le réseau suisse. C'est pourquoi il fallait un deuxième homme dans le poste de conduite pour des raisons de sécurité. Et c'est là que débute notre histoire : Un beau matin d'été, je me suis retrouvé en tant qu'accompagnant du Transalpin. Ce train circulait de Bâle en passant par Zürich, Sargans, Buchs, à travers toute l'Autriche pour finalement arriver à Vienne. L'autre membre d'équipage dans le poste de conduite s'appelait Emil. Nous nous connaissions déjà pas mal puisque nous avions déjà passablement travaillé ensemble. Nous nous entretenions d'affaires privées alors que tout fonctionnait au mieux.

Peu après Ziegelbrücke se trouve une section de protection. C'est une portion de ligne de contact qui est sans tension et qui permet de passer sur un autre réseau d'alimentation.

L'alimentation de la locomotive est interrompue pour être rétablie dans l'autre réseau d'alimentation. Cela empêche la création d'un éclair lié à un court-circuit. Mais cette fois, quelque chose n'a pas fonctionné comme prévu. L'interrupteur principal de la locomotive n'a pas pu être réenclenché. Nous avons laissé le train rouler jusqu'à la gare de Weesen. Comble de malchance, la locomotive se trouvait en queue du train (train navette). Nous nous sommes donc rendus en arrière jusqu'à la locomotive. Là nous avons essayé d'enclencher la machine en faisant appel à toutes nos connaissances. Pendant ce temps le chef de gare frappait déjà à la porte de la locomotive pour nous annoncer que la régulation des locs de Zürich était au téléphone et qu'elle voulait savoir ce qui se passait. Emil est devenu de plus en plus désagréable car son honneur de mécanicien de locomotive du TEE était égratigné. La surveillance des trains a décidé d'agir et ordonné à un train de marchandises de s'arrêter à Ziegelbrücke. Elle a désigné d'envoyer sa locomotive comme locomotive de secours pour notre Transalpin à Weesen. Emil et moi nous sommes séparés. Je suis resté en arrière sur la machine afin de découvrir une fois de plus l'erreur. Emil se trouvait dans la cabine de conduite, derrière la machine qui remorquait notre train élégant et fier. Après quelques minutes seulement, j'ai entendu frapper à la porte de mon poste de conduite. Le cuisinier du wagon restaurant se trouvait près de moi et m'a déclaré, dans son dialecte viennois

« ma soupe ne veut pas chauffer » J'ai tout de suite pensé que dans l'excitation du moment, j'avais oublié de brancher le câble nécessaire au chauffage, à la climatisation et au courant pour la cuisinière, entre la locomotive de secours et le Transalpin.

A l'époque, il était encore nécessaire d'effectuer un rebroussement à Sargans. La locomotive de secours a été placée à l'autre extrémité du Transalpin (avec le câble auxiliaire). Sur ces entre-faits, l'inspecteur de gare de Sargans est aussi arrivé (c'est celui qui a une couronne de lauriers sur sa casquette, comme un général) et il nous a demandé si les Autrichiens avaient aussi besoin d'une locomotive de renfort ou si nous allions finalement nous en sortir. Je m'occupais de ma valise de mécanicien afin de ne pas devoir donner de réponse. De manière bougonne, Emil l'a informé que nous n'étions pas en mesure de résoudre le problème.

Le train a poursuivi sa marche en direction de la gare frontière de Buchs SG avec une locomotive de renfort des CFF. Sans un mot nous étions assis l'un à côté de l'autre dans la cabine inactive et réfléchissions avec acharnement à l'endroit où la faute pouvait se cacher.

A Buchs, une locomotive des OBB se tenait prête à remorquer le train en panne jusqu'à Vienne. Le mécanicien autrichien est venu vers nous sur la machine afin de se renseigner sur ce qui se passait. Emil lui a expliqué. Sa réponse a été : « Ouais, ça je connais ». Joignant le geste à la parole, il s'est mis à tambouriner avec les poings sur l'armoire où se trouvaient les relais (fusibles). Le voyant du relais de tension nulle s'est abattu accompagné d'un « pang » car il était resté collé. L'Autrichien a rappelé le relais, le disjoncteur s'est enclenché avec un « plop » assourdi. Le compresseur s'est mis en marche de manière audible et toutes les autres installations se sont aussi mises à ronronner de manière paisible.

Nous nous arrêtons normalement au buffet de la gare de Buchs pour dîner. Mais ce jour-là nous y avons renoncé.

La faute s'est produite parce qu'on avait essayé d'enclencher le disjoncteur principal avant la fin de la section de protection sans tension. C'est pourquoi le relais a tension nulle avait fonctionné. Il est certain qu'Emil n'a pas écrit dans son rapport que nous nous entretenions de choses privées et que nous n'avions, de ce fait, pas toute l'attention requise.