

« Hourra nous passons à la digitalisation ! »

Je ne peux plus l'entendre ! Digitalisation par-ci, digitalisation par-là, digitalisation là-bas... On serait tenté de penser que le monde entier est pour le moment entièrement animé par le broyeur analogique - digital. Précisons que nous sommes déjà soumis au régime de la digitalisation et ceci dans toutes les directions. Les textes, les photos, les vidéos ainsi que les communications vocales sont mises en forme et envoyées par voie digitale. L'auto, le vélo électrique, l'ascenseur et même le train

dans lequel nous prenons place : tout fonctionne uniquement grâce à de la technologie digitale.

Cependant la « digitalisation » n'est de loin pas une réussite dans tous les domaines. Dernièrement, je me trouvais au parc aquatique Bernaqua avec mes enfants et mon père. Les prix d'entrée sont exorbitants, mais on trouve un nombre incalculable d'offres de réductions sur Internet, comme par exemple avec RailAway. Après l'indescriptible et pénible rituel de l'enregistrement, je me suis retrouvé enfin avec un certain nombre de codes barre sur mon téléphone mobile, codes que j'ai présenté fièrement à la caisse. Mal calculé ! Les codes barre doivent être présentés sous forme imprimée ! J'ai donc envoyé un email à l'ordinateur de la caisse et la caissière les a imprimés. Jusqu'à ce que nous puissions entrer, une queue d'une certaine longueur s'était déjà formée.

Aux chemins de fer nous subissons aussi des processus pareillement inutilisables. Comme nous avons basculé la quasi intégralité de la communication sur un mode digital, est-ce que cela fonctionne effectivement ? Nous connaissons tous la mise en scène rencontrée avec LISA, qui, entretemps a perdu son titre de nouvel appareil radio.

La mise en application de l'outil de planification du personnel « SOPRE » fait partie de ces échecs. Ce dernier s'est doté d'une vie personnelle très créative et y recourt encore aujourd'hui de temps en temps. Des parties de tours disparaissent soudain des décomptes, des chevauchements se produisent sur les prestations ou les pauses et des pauses sont réduites à des valeurs inférieures à celle prévues par les prescriptions légales ... Pourquoi cette situation ? Erreur d'utilisation ? Ou erreur de logiciel ! Il réside ici un certain désaccord. On est juste d'accord de dire que tout est très

complexe. Avec Sopro, tout a été mis en réseau. L'outil capture, par exemple, les données réelles de l'horaire ce qui lui permet d'actualiser le tour de manière autonome. Lorsque tout interagit avec tout et que tout le monde s'influence mutuellement, il est certainement très difficile de prévoir le résultat. Est-ce que nous maîtrisons encore la technique ? Ou est-ce plutôt la technique qui nous dirige ? Nous posons justement cette question, dans l'interview avec les responsables de projet Sopro.

Les films de science-fiction occasionnent certainement de plus grosses recettes aux caisses des cinémas que les films documentaires. Je ressens actuellement la même situation dans le domaine ferroviaire. La « mobilité du futur » avec ses drones transporteurs de personnes, ses autos à conduite autonome et ses trains automatiques, sans parler de la connectivité intégrale, jusqu'à la dernière cellule

du cerveau font, de toute évidence, recette dans les cercles de managers. Nous avons essayé de mettre un peu d'ordre dans ces rêves digitaux au moyen de l'interview sur SmartRail 4.0 ainsi que sur le rapport du train (soi-disant) autonome.

Est-ce qu'à l'occasion tu te sens parfois abandonné avec tous les écueils que tu rencontres dans la vie quotidienne ? Tu n'es pas le seul ! Quelques exemples sont proposés dans l'édition d'aujourd'hui. Que ce soit au niveau des lacunes d'information dans le cas des chantiers, des signaux de ralentissements grotesques ou des voies lubrifiées pour une entrée « sans grincements » en gare de Lucerne. Que ce soit documentaire ou de la science-fiction : je vous souhaite beaucoup de plaisir et des moments instructifs dans votre lecture !

Markus Leutwyler
Rédacteur LocoFolio

WELLNESS HIT AM THUNERSEE

Spannen Sie aus und erleben Sie bei uns einige sorgenfreie und unvergessliche Tage.



Neu! Neu! Neu!

Erweiterte Wellnessanlage

(Salzstein-Kräutersauna, Aroma-Dampfbad & Regendusche)

1 Übernachtung Weekend CHF 180.– pro Person
(Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

1 Übernachtung für nur CHF 170.– pro Person
(So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)

2 Übernachtungen für nur CHF 320.– pro Person

3 Übernachtungen für nur CHF 450.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 480.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

7 Übernachtungen für nur CHF 899.– (Dorfsicht) bzw.
CHF 999.– (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist

- Welcome-Cüpli bei der Anreise
- Übernachtung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, Bademantel, Haarfön, Balkon, Telefon, Radio und Flat-TV
- reichhaltiges **Frühstücksbuffet** (bis 10.30 Uhr)
- **4-Gang-Nachtessen** mit Menüwahl
- freier Eintritt in unsere **Wellness-Oase** mit Solbad (35°), Whirlpool, Kneippbad, Finnische Sauna, Bio-Sauna, Aroma-Dampfbad-Grotte, Erlebnis-Dusche, Aussen-Sauna, Hamambad, gediegene Ruheoase und Fitnessraum

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

inkl. **GRATIS** Regio-Bus bis Interlaken & weiteren
attraktiven Vergünstigungen (Berge, See usw.).



Angebot gültig für Aufenthalte bis 24. Dez. 2018
(Exklusiv allgemeine Feiertage!)



SOLBADHOTEL
SIGRISWIL

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

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Une fois de plus, il se passe beaucoup de choses au VSLF. Les décisions de CFF Cargo sont concrétisées. Dans un premier temps on distingue les ébauches mais des contours nets ne sont pas encore perceptibles. La même situation se retrouve au niveau de l'attribution des concessions du trafic grandes lignes chez voyageurs. Les deux affaires auront toutefois un impact direct au niveau du personnel des locomotives. C'est pourquoi il nous semble approprié d'accompagner ces deux domaines problématiques et nous nous attachons à trouver des solutions conformes au contrat social.

A côté des négociations officielles sur la CCT, nous sommes en discussion avec de nombreuses compagnies ferroviaires pour harmoniser certains thèmes relevant de la CCT.

Les ajustements à venir concernant l'ordonnance relative à la LDT nous donnent en outre des raisons supplémentaires d'examiner les directives actuelles et d'ouvrir la boîte de règlements. Nous ne voyons pas d'un bon œil le fait que dorénavant les indemnités et forfaits ne seront plus prescrits de manière légale et qu'ils ne seront donc plus garantis. Ils avaient pourtant été garantis et font partie du paquet global de toutes les réglementations. Le fait de les dénoncer unilatéralement laisserait une brèche ouverte qu'il y a lieu de reboucher. Si on veut rendre notre profession attractive, cette mesure est nécessaire.

De même, il est de notoriété générale que d'après la loi, il est possible de travailler le samedi sans autorisation spéciale. A propos de cette thématique, il faut aussi parler du fait que l'on aimerait volontiers orienter le personnel ferroviaire en direction d'une semaine de travail de 5+ jours avec comme conséquence que les 115 jours de congés annuels ne pourraient plus être garantis. Ce n'est pas parce que le législateur rend la chose possible que nous devons forcément l'appliquer. ET quand bien même, cela doit être pour l'ensemble de l'entreprise afin de pouvoir offrir à tous les collaborateurs les mêmes conditions de travail « attractives ».

Notre contrat est clair, en tant que partenaire social nous sommes ouverts aux né-

gociations. Nous avons signé ce contrat sous cette forme et cela constitue notre devoir et notre compétence. Dans la collaboration avec nos partenaires de la communauté de négociations et les compagnies ferroviaires, nous sommes à la recherche de bonnes solutions qui tiennent compte exclusivement des exigences légitimes dans le but d'améliorer notre niveau d'emploi. Nous avons prouvé à de maintes reprises que nous en étions capables.

Je repense avec joie à notre assemblée générale qui s'est déroulée à la Maison du peuple de Bâle. Il n'était pas évident que nous pourrions y fêter le projet de reconnaissance du métier de mécanicien de locomotives à l'échelon fédéral, comme deuxième métier. De nombreuses années de travail et de persévérance ont été nécessaires. Et cela n'aurait certainement pas été possible sans le soutien des chemins de fer.

A l'AG, notre collègue mécanicien et responsable de projet depuis de nombreuses années Felix Traber ainsi que notre supporter principal et porteur de projet Markus Jordi, responsable HR CFF SA, nous ont présenté la conclusion du projet et la procédure à venir. Au début de l'année prochaine, les premiers mécaniciens de locomotives auront le diplôme fédéral couronnant leur profession dans les mains. Cela constitue une pierre angulaire importante pour l'ensemble du personnel des locomotives de Suisse. Nous sommes donc équipés pour l'avenir.

Je vous remercie tous pour la confiance témoignée dans le VSLF et je vous souhaite un bon rail en toute sécurité.

Votre président
Hubert Giger



Mesdames, Messieurs
Chers collègues
Chers amis

Je suis très content du fait qu'on se soit retrouvés si nombreux, ici, à Bâle. A l'endroit même, où le plus grand fleuve de Suisse quitte notre pays. Le bassin du Rhin englobe la région de l'Allgäu en Bavière, en passant par le Vorarlberg, l'ensemble du canton de Berne et s'étend jusqu'aux Rousses, en France, tout près de Vallorbe. Cela constitue près de 68% de l'ensemble du territoire de la Suisse.

Dans le bassin collecteur de notre 60ème assemblée générale j'ai dû faire la promesse, il y a déjà plusieurs mois, que je ne distribuerais pas seulement des réprimandes dans mon allocution. Soyez rassurés du fait que nous nous efforçons de déceler aussi le positif et que nous réagirons de manière équilibrée et souveraine aux points négatifs. Ce n'est cependant pas évident.

C'est ainsi, qu'à l'approche de cette assemblée générale, il y a eu un certain nombre de discussions pour savoir si nous avions choisi nos orateurs de manière équilibrée au vu de la prochaine attribution des concessions grandes lignes en Suisse. Je pense que oui puisque la coopération entre les CFF et le SOB est déjà en cours de réalisation et que Toni Häne sera en mesure de nous donner des informations de première main à ce sujet.

C'est ainsi que nous sommes déjà arrivés au centre de nos préoccupations actuelles. Laissez-moi donc faire un retour sur l'année ferroviaire 2017.

Rétrospective annuelle

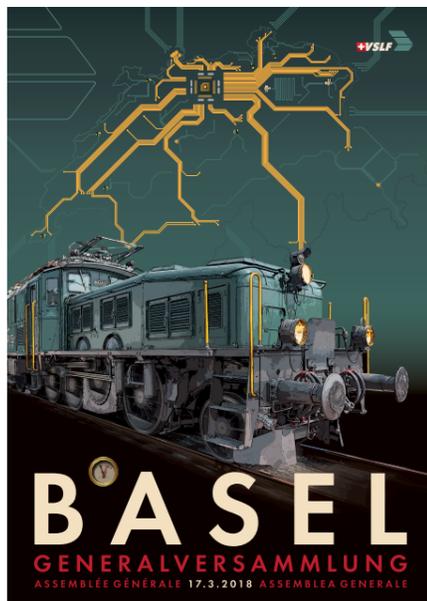
Rastatt

L'année dernière des trains de voyageurs italiens, allemands et bernois ont déraillé en Suisse. Heureusement, ces accidents n'ont pas eu de conséquences graves : nous ne devons pas déplorer de blessés graves ni de morts. Nous savons tous qu'il n'y a que cela qui compte.

Au vu de ces événements, l'interruption de la ligne du Rhin à proximité de la ville allemande de Rastatt, durant l'été passé, ne constitue rien de dramatique. A l'interne, cependant, cet incident a déclenché un certain nombre de discussions, sans compter la désillusion occasionnée au niveau du si amical parlement fédéral. Durant les détonnements qui ont duré plusieurs mois, on a décelé des problèmes liés au gabarit,

aux équipements de sécurité des trains, à l'absence de locomotives et aux divers systèmes d'alimentation en courant électrique.

Un des plus grands problèmes réside, comme d'habitude, au niveau du personnel des locomotives. Hormis le manque de connaissance des lignes et des véhicules moteur, il est impossible pour la plupart des mécaniciens de franchir les frontières ouvertes en direction des autres pays européens.



Le bruit s'est rapidement répandu dans la branche, que nous devons maîtriser le français pour pouvoir circuler par la France. Certes c'est juste, mais cela ne constitue pas le problème. De toute évidence les connaissances nécessaires à la conduite d'un train, à fortiori à l'étranger, ne sont plus transmises à tout le monde.

Il a été déclaré tout haut que le personnel des locomotives devait désormais pouvoir être engagé de manière interopérable. C'est ainsi qu'il y a un mois, des représentants de l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) sont venus en Suisse dans le but d'évaluer la communication verbale entre les mécaniciens et l'Infrastructure, dans le cadre du rétablissement de Rastatt. Le but recherché était la simplification du trafic ferroviaire transfrontalier. Soyez rassurés, lorsqu'on est capable de lire les prescriptions de circulation étrangères dans une langue qui n'est pas la nôtre, la communication avec le chef de circulation est le cadet de nos problèmes.

De manière continue, le rayon d'activité du personnel des locomotives est morcelé et parallèlement, les infrastructures se diversifient et deviennent hétérogènes. En outre, des nouvelles barrières résultant de l'implantation de l'ETCS se dressent tant en Suisse qu'à l'étranger. Cet effet sera encore renforcé par la création de sociétés filles et par la répartition des prestations en trafic longues distances.

Par conséquent, la perte de l'interopérabilité en Suisse et à l'étranger n'est pas inévitable, mais elle a été encouragée depuis de nombreuses années et ses désavantages ont été acceptés. On ne réussira pas à corriger cet inconvénient avec quelques cours de langues. Rastatt a démontré de manière terrible à quel point les compagnies ferroviaires et les prestataires d'infrastructures ont isolé les réseaux en Europe en détruisant par la même occasion la flexibilité.

Concessions longue distance

Nous arrivons par conséquent au problème des concessions du trafic grandes lignes. De nombreux rapports ont déjà été faits à ce sujet. J'ai trois frères et sœurs et je sais très bien ce qui se passe lorsqu'un d'entre eux dit du mal des autres. Et pourtant nous sommes une famille.

En ce qui me concerne, vous ne m'enlèverez pas de l'idée qu'il s'agit moins d'une affaire d'entreprises de transport ferroviaire que d'une question de ressentiments personnels. Et ceci concerne l'ensemble des protagonistes. N'oublions pas que le propriétaire des compagnies est le secteur public. A l'image de Jim Bouton, sur Lummerland, chacun veut aussi chez nous jouer un peu au roi Alphonse midi moins le quart et installer son propre chemin de fer sur son île.

Est-ce que nos clients seront les gagnants ? Et si oui, à quel prix ?

Une fois que les questions de détail telles que le café, le WLAN ou les autocollants à l'extérieurs du train sont résolues, vient finalement la question de répartir le personnel des locomotives sur les trains. Celui qui appartient à la branche sait pertinemment qu'il n'est pas possible de planifier le personnel des locomotives de manière productive sur le seul trafic « longue distance ». Si le personnel de locomotives ne peut pas être réparti de manière interopérable entre les trains du trafic longue distance et les trains régionaux, notre productivité va baisser de manière significative.

Ce sont purement des principes de planification et pas des exigences syndicales. Apparemment, cette reconnaissance s'infiltrerait aussi lentement dans la tête de nos responsables ; eux qui devront bientôt devoir assumer à nouveau les pertes au niveau de la production.

A ce niveau, nous avons rédigé et envoyé un dossier exhaustif au SOB, BLS et CFF. À la suite de cet envoi, les premiers entretiens ont débuté avec les CFF. D'autres sont planifiés avec le BLS.

La coopération en trafic longue distance décidée par les CFF et le SOB nous concerne aussi, nous autres mécaniciens et mécaniciens. Il y a donc lieu de s'attendre à de grandes mutations en relation avec les employeurs et les lieux de service. La joie est donc modérée.

Nous autres mécaniciens de locomotives, désirons travailler de manière productive et nous souhaitons contribuer au succès des entreprises de transport ferroviaire. Cela fait partie de notre ADN. Mais nous ne sommes pas disposés à compenser une logistique de planification déficiente et la politique du chacun pour soi des ETF par plus de flexibilité et des conditions de travail péjorées !

Nous sommes compétents et prêts à introduire une interopérabilité performante et économique. Mais nous attendons de la part des ETF qu'elles en fassent de même. Mais peut-être que tout se déroulera de manière totalement différente. Après le scandale de Car Postal, de nombreuses questions se posent au sujet de l'organisation des transports publics. Nous serons de plus en plus exposés aux critiques des pouvoirs publics. C'est pourquoi, nous devons d'autant plus nous efforcer de ne pas perdre de vue notre mandat de prestation, malgré les intérêts partisans, à savoir d'offrir à l'échelon de la Suisse entière les meilleurs transports publics possibles et au meilleur prix.



Cargo

CFF Cargo occupe brutalement l'actualité avec l'annonce de la suppression de 800 postes de travail et l'expertise de 170 points de chargement.

Il semble de plus en plus évident que le transport de wagons isolés se trouve confronté aux mêmes problèmes que le trafic régional et qu'il n'y a pas grand-chose à gagner. La décision de savoir quel trafic et à quelle hauteur il doit être subventionné est finalement prise par les échelons politiques fédéraux et cantonaux.

Nous savons que les transports publics en Suisse sont subventionnés à hauteur de 8 milliards ; environ 4 milliards sont dévolus au trafic ferroviaire. Les desservants de voies de raccordement et le trafic transalpin obtiennent aussi des soutiens. A partir de 2019, les subventions pour CFF Cargo seront ramenées à 0.

Le résultat d'exploitation a progressé de -51 millions de francs en 2012 à +1 million de francs l'année passée. Les nombreux hauts et bas de cette année nous font attendre une perte de 30 millions ; cette situation est aussi due au fait que les effets ponctuels vont tomber.

La modernisation que promettait le nouveau concept de « transport par wagons complets 2017 » n'a visiblement pas apporté ce qu'on pouvait en attendre. Ceci est aussi dû à une politique naïve au niveau du personnel et des concepts de gares erronés. Nom de code „Dottikon-Dintikon“. L'augmentation de la demande due à la stabilisation de TWC a eu comme influence d'augmenter sensiblement les coûts de production relatifs aux prestations de conduite.

De tout cela, il ne reste que des employés triplement déçus : déçus d'abord en raison de l'échec du projet « transport par wagons complets 2017 », déçus ensuite par le nouveau déficit et déçus finalement

par le grand démantèlement annoncé au niveau du personnel. Et en guise de remerciements, nous sommes encore sous la contrainte d'une dégradation massive des conditions de la CCT.

Et pour moi vient encore une déception supplémentaire et certainement la plus grande à savoir que toutes les mesures annoncées sont moins les conséquences du déficit de CFF Cargo mais bien plutôt liées au changement planifié à la tête du conseil d'administration de CFF Cargo. Cela n'a plus rien à voir avec le chemin de fer. Tout comme pour le roi Alphonse du Lummerland.

Le nouveau programme de répartition CAROS doit être lancé en novembre chez CFF Cargo et son coût est à la hauteur de déficit attendu, à savoir 30 millions. Mais pas autant que SOPRE. Vous voyez le pouvoir de la pensée positive...

Nous revendiquons une interruption de l'exercice jusqu'à ce que la décision du renouvellement du conseil d'administration soit prise. Il s'agit de définir une stratégie à long terme, particulièrement aux chemins de fer et tout spécialement dans le trafic des marchandises.

Nous convenons tous du fait que le transfert du trafic des marchandises sur le rail est sensé du point de vue écologique et du point de vue commercial. L'étranger nous envie pour cela et le peuple suisse a indiqué, à de nombreuses reprises, cette direction comme étant la bonne. Avec ce mandat on serait donc en mesure de revendiquer des compétences supplémentaires.

Si l'on attribuait la même confiance dans l'avenir de CFF Cargo que dans celui de la digitalisation, il n'y aurait bientôt plus que des gares de triage sur Lummerland.

Smart Rail

En parlant de digitalisation : le projet Smart Rail 4.0 s'est quelque peu calmé. Avec le programme de répartition Sopre, connu au niveau national, nous sommes largement servis en matière de digitalisation pour de nombreuses années. Par « nous », je veux dire les entreprises, les répartiteurs et les utilisateurs. La radio LISA, de son côté, ne transmet toujours pas de manière satisfaisante. Vous vous rappelez l'assemblée générale d'il y a une année. L'utilisation de la radio avait temporairement été interdite chez CFF Cargo pour des raisons de sécurité.

La désignation de digitalisation permet de vendre visiblement n'importe quoi. Même si le temps de travail investi double, la qualité diminue de moitié et que les coûts explosent sans limites. La digitalisation est le mot magique qui annihile l'ensemble de la conscience humaine et qui ignore simplement les questions fondamentales de la création de valeur.

Après les annonces faites l'année passée concernant l'introduction planifiée du degré d'automatisation GoA 3 (exploitation automatique avec personnel), voir même du GoA 4 (exploitation automatique sans personnel), la réalité a fini par reprendre le dessus. On essaie actuellement de réaliser le GoA 2 (exploitation ferroviaire semi-automatique avec mécanicien).

En guise de point culminant, nous avons eu la possibilité de vivre une course d'essai d'un de ces trains « autonomes » en décembre dernier. Le train a eu l'occasion de freiner et d'accélérer lui-même sur quelques mètres de la NBS. Avec un mécanicien et sans arrêt à quai. Ce processus devrait permettre de gagner 30% de capacité au niveau des sillons. CFF Infrastructure nous a confirmé que l'ETCS Level 2 entre Lausanne et Villeneuve avait réduit la capacité de la ligne de 10%. Cela procure une grande joie à l'industrie mais personne n'est responsable.

Nous pouvons même comprendre partiellement le grand écart auquel les chemins de fer sont soumis : d'une part il doivent servir d'aide à l'amélioration du bilan politique d'une conseillère fédérale aux yeux de son parti, dans le sens où l'on fait la promotion des trains sans mécaniciens. Et d'autre part on attend d'eux qu'ils fassent comprendre aux potentiels aspirants qui lisent le journal qu'ils sont nécessaires de toute urgence.

Tous ces petits amusements coûtent déjà des dizaines de millions au niveau des projets.

Ce qui est étonnant, c'est le manque d'esprit critique avec lequel tout le monde participe. Chaque opposition qui se base sur la réalité est systématiquement considérée comme nocive et écartée. Si les reproches justifiés et les considérations critiques sont considérés comme corrosifs, les chances sont galvaudées et on doit procéder, par la suite à de corrections nécessitant beau-

coup de temps et beaucoup d'argent. Voyez Sopre.

La digitalisation ne résout à elle seule aucun problème, aussi longtemps qu'elle ne sert qu'à créer des emplois et des petits jardins sur Lummerland. La digitalisation et l'automatisation n'ont de sens qu'à partir du moment où on se met à réfléchir pour déterminer si elles servent à quelque chose.

Il ne s'agit pas ici donner l'impression que nous sommes contre une digitalisation et une automatisation qui ont du sens. Nous ne nous sommes pas résignés mais nous sommes très caustiques dans l'intérêt de notre employeur.

CCT

Les négociations actuelles sur la CCT se déroulent aussi de manière caustique aux CFF.

Notre objectif n'est pas seulement de maintenir le niveau des conditions d'emploi mais bien de l'améliorer. La surcharge sur le personnel est mise en évidence par une toujours plus grande morbidité. Nous avons financé ces améliorations depuis longtemps par une augmentation de la productivité accompagnée par un nombre de prestations de conduite en nette progression.

Un des points cruciaux des négociations est la progression des jeunes collègues. L'absence de compensation du renchérissement de ces dernières années a rendu notre système salarial somnolent et les jeunes sont ainsi restés bloqués dans leur progression. Et cela depuis de nombreuses années.

Nous avons un besoin urgent de nouvelles et nouveaux collègues. Il n'est pas possible d'exploiter un bon chemin de fer sans nouveaux et bons mécaniciens/ciennes. Et un bon personnel, ça coûte. Point.

Le fait que désormais ce sont les supérieurs qui doivent déterminer aux CFF qui doit progresser dans son salaire est connu

depuis longtemps. Et le tas de cadavres est énorme. C'est volontiers que nous ouvrons nos archives à nos nouveaux partenaires de négociations.

Branche

Nous nous occupons aussi des interprétations sur les termes « salaire d'entrée » et « progression salariale » dans l'est de la Suisse avec Thurbo et le SOB. C'est souvent des va et viens peu édifiants et pas seulement avec les employeurs mais aussi avec les autres protagonistes assis autour de la table. Je ne sens pas le frais vent d'est qui contourne le Säntis dans le partenariat social. Nous espérons des temps un plus venteux.

Il en va de même avec TILO ou les discussions s'éternisent sur les salaires et la formation du personnel. Ces deux points sont d'autant plus compliqués depuis l'extension du trafic en direction de l'Italie. Nous n'entendons que peu parler de RegionAlps – on doit l'interpréter comme un bon signal.

Dans de nombreuses régions, la CCT CFF représente l'étalon en matière de conditions d'emploi de la branche des transports publics. Cela devrait être le cas mais les CFF peuvent profiter de l'effet d'échelle. Dans le cas des salaires de mécaniciens, cependant, il est de notoriété de reconnaître que le BLS est la référence.

Et c'est ce même BLS qui a décidé de prolonger le congé de maternité et de paternité sans passer par la CCT. Un tribunal arbitral nous oblige désormais à inclure cette réglementation dans la CCT. Le tribunal fédéral a obligé le BLS à tenir compte des années d'expérience effectives dans le cadre des rentes-pont des anciens mécaniciens CFF qui avaient décidé de changer d'employeur en 2003. Je présume que le montant des frais de justice a dépassé le montant du préjudice.

Lorsque les promesses ne sont pas respectées lors d'un changement d'employeur, ce sont des nuages noirs qui s'amoncellent en

vue d'un futur changement d'employeur dans le cadre de l'attribution des concessions du trafic « grandes lignes ». Nous remercions la protection juridique CAP pour son soutien assuré durant tout le temps qu'a duré l'affaire. Les tâches supplémentaires prévues par le BLS à Thoune ont pu être menées à bien de manière exemplaire et rapidement.

Langues

La mise en place des nouvelles prescriptions linguistiques auprès des chemins de fer a soulevé un gros nuage de poussière dans toute la Suisse. Une fois de plus on a commencé avec la grosse truelle et peu après c'est déjà toute la cuisine qui brûlait. Les systèmes d'apprentissage de langues modernes et numériques s'accordent mal avec les expressions ferroviaires qui ne figurent pas encore dans les règlements. C'est ainsi que l'exercice a été interrompu pour la première fois.

Il est effrayant de constater avec quelle incompétence et quelle absence de coordination ce programme d'apprentissage a été lancé.

Et si, en guise de couronnement, l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) devait prendre ce système d'apprentissage de langues avec elle en tant que modèle, il y a fort à parier que nos amis au sein de l'ALE et du GDL n'aient plus tant de plaisir à nous compter parmi eux.

Structures au sein de l'entreprise

Un certain nombre de tendances se dessinent depuis de nombreuses années auprès des de toutes les compagnies ferroviaires et au sein de l'ensembles des transports publics.

D'une part, en raison du manque en matière de savoir-faire ferroviaire. L'activité centrale va se centrer sur la densification de la mobilité et les nouveaux champs d'activité tout en reléguant les chemins de fer au statut d'inventu onéreux et en-

combrant. On espère que l'automatisation permettra de rendre ce secteur d'activité rentable en diminuant les frais et le personnel.

En outre la capacité de résoudre les problèmes fait aussi de plus en plus défaut. On ne fournit des solutions à des contraintes auto-provoquées qu'au coup par coup. Il est donc logique que des cadavres remontent à la surface peu de temps après. Le terrain ainsi préparé est soudainement propice à la mise en place de nouveaux groupes de projets. Et au lieu de prendre finalement une décision, les propositions d'amélioration PAC s'amoncellent. Nous nous administrons continuellement nous-mêmes mais avec un effort incroyable.

Cela nous rappelle intensément le pro-

Le partenariat social, tel que tout le monde le connaît jusqu'à présent, est une relation durable.

gramme Sopre, où après chaque correction, deux nouveaux problèmes voient le jour. La décision de maintenir Sopre est somme toute logique puisque qu'il n'y a pas besoin de rechercher des responsables et que les places de travail peuvent continuer à être maintenues, voir même augmentées. Lorsque de nouveaux problèmes se présenteront, peu importe le genre, Sopre sera rendu responsable. C'est élégant. Pour 100 millions de francs on peut même obtenir une ligne de tram entre Berne et Ostermundigen.

La nouveauté réside dans l'emploi d'ordres quasi militaires. Les mots clés utilisés sont : „nous avons éclairci cette situation de manière juridique“, „l'employeur peut ordonner de la manière suivante“, „nous interprétons cela de la manière suivante“, „ce n'est autorisé que sur demande“, etc. Tout ceci indépendamment de ce qui avait été convenu dans la CCT.

Le partenariat social, tel que tout le monde le connaît jusqu'à présent, est une relation durable. On se voit plus d'une fois et la vaiselle cassée doit finalement être recollée. Un juge des divorces a la tâche plus facile.

En recourant à des méthodes de jeunes « à la tronçonneuse », il est possible d'obtenir et de forcer des succès à court terme. Mais la prochaine fois nous serons aussi équipés. La vitesse de rotation toujours plus rapide du carrousel des places de travail de la branche est aussi intéressante à observer. Oui, nous savons très bien que ce carrousel maintient les gens en pleine forme et qu'il permet un engagement optimal de leurs compétences de travail. Pourtant il s'agit chaque fois de Know-how – ou plutôt compétences spécifiques - qui sont perdues ou qui ne peuvent pas être élaborées. Et les responsabilités peuvent être abandonnées de manière admirable. Je n'ai jamais utilisé autant de temps que l'année dernière pour remettre à jour mon carnet d'adresse. Dans le cas de certaines fonctions on pourrait même avoir la mauvaise pensée de concevoir que le changement de place est un aveu de culpabilité.

Toutes ces tendances portent préjudice aux entreprises. De manière insistante et à long terme. Reste à voir, combien de temps nos clients vont rester comme spectateurs. Cette évolution nous provoque de gros soucis en tant que collaborateurs.

VSLF

Le VSLF ne me pose que peu de soucis. Purement au niveau des activités internes, l'année 2017 n'a pas été une année captivante. Le nombre de membres progresse et ce qui me réjouit particulièrement, c'est qu'il progresse fortement en Suisse romande. C'est ainsi que nous avons un candidat de cette région pour une élection de remplacement au sein du comité central qui se déroulera cet après-midi. Nous continuons à avoir une grande demande dans le cadre de nos cours de formation.



Je dois constater que l'année dernière nous avons pu réaliser une bonne consolidation avec l'arrivée de nouveaux membres au comité.

Et malgré tout nous vivons avec notre temps et avons remis à jour notre Home page internet. Le tout en une année et avec un investissement en temps maîtrisé et des coûts acceptables. Et en plus, elle fonctionne. La nouveauté réside dans le fait qu'elle peut être lue parfaitement avec des appareils mobiles, qu'elle est plaisante et qu'elle remplit complètement les exigences. Elle a été activée aujourd'hui et nous allons vous la présenter cet après-midi. Un grand merci à tous ses concepteurs. Un moment extrêmement historique s'est déroulé l'année dernière avec la création de l'Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotives (AFSM). Elle est la conclusion du projet de reconnaissance du métier de mécanicien de locomotives au niveau fédéral et constitue le lancement des activités opérationnelles du nouveau comité et de la commission d'examen qui vient d'être élue.

C'est un grand pas pour notre profession en direction du futur. Et cela constitue la meilleure réponse à la modification du paysage ferroviaire en ce qui concerne notre profession.

Mon remerciement personnel s'adresse au chef HR des CFF, Markus Jordi. Après ma première visite, le 22 décembre 2011, à ce qui s'appelait à l'époque Office fédéral pour la formation professionnelle et la technologie OFFT, je lui ai téléphoné et il m'a alors confirmé que nous allions œuvrer à la reconnaissance du métier de mécanicien de locomotives et que nous serions en mesure de l'obtenir. Il a tenu jusqu'au bout et, finalement, après 7 ans, nous avons réussi ensemble. Contre toutes les résistances et vanités dans la branche des transports publics et de l'administration fédérale. Et grandes ont été les résistances. Pouvoir créer et façonner quelque chose avec un objectif commun et la conviction partagée d'un avenir pour le personnel et pour les entreprises qui les emploient est une sensation bonne et profonde. Nous vous présenterons ensuite la reconnaissance fédérale de la profession de mécanicien.

Il ne me reste plus qu'à vous remercier pour votre attention et votre intérêt. Il pourrait s'agir d'un printemps intéressant au niveau ferroviaire. Mes chers collègues, je souhaite que vous ayez toujours un bon rail et je souhaite un bon retour à la maison à nos invités.

Merci beaucoup.

Sopre : un programme sans avenir

En juin 2017, Sopre* avait failli être introduit, après plusieurs reports suite à de nombreux problèmes et ce alors que les agents de train travaillaient avec depuis environ un an, sans satisfaction. *Matthieu Jotterand, mécanicien CFF Voyageurs Genève et président section Genève VSLF*



Situation initiale

Un ultime report avait été décidé au dernier moment possible au niveau opérationnel car trop de points restaient critiques. La nouvelle date d'introduction fut le 1er novembre 2017. Entre temps, des tests ont été menés (en août sur la région Valais par exemple) avec des résultats catastrophiques. Aucun signe concret encourageant n'avait été ressenti du côté de la planification.

Malgré quatre ans de retard, de très nombreuses fonctions étaient hors service et même la traduction n'était pas aboutie (c'est d'ailleurs toujours le cas).

Conformément aux prévisions de l'ensemble du personnel de terrain, les premiers mois furent chaotiques. Un fort impact au niveau de l'exploitation (suppressions de trains en particulier) se fit ressentir, en même temps qu'un net mécontentement du personnel qui devait quotidiennement développer des trésors d'ingéniosité et dépenser une énergie énorme pour colmater les brèches apparaissant de toute part.

Le chaos était tel qu'il fut sérieusement envisagé de revenir un temps au programme précédent, Piper, vieux de 17 ans, soit une éternité en terme informatique. Après une phase de réflexion, la direction de Conduite des trains (et probablement plus haut) a estimé qu'il fallait rester à Sopre et continuer à essayer de développer ce programme pour le faire atteindre une qualité suffisante. Cette décision est tombée en février 2018.

Situation actuelle

Depuis le début de l'année 2017, le programme Sopre monopolisait des ressources supplémentaires importantes à la Planification. Près d'un an et demi plus tard, la situation en est au même niveau et le retour à un effectif normal n'est pas d'actualité. Il est devenu illusoire d'imaginer qu'un jour Sopre permettra, tel que c'en était l'objectif, de réduire les effectifs dans ce service.

Au vu de ces ressources supplémentaires, ainsi qu'évidemment tout le développement informatique, encore bien plus important, Sopre a atteint un prix qui ne permet plus de dépenser plus mais qui ne permet plus non plus d'abandonner. Ainsi, ce programme semble condamné à la médiocrité et à ne remplir les objectifs de planification que d'une façon médiocre, loin de la qualité requise.

Bien sûr, depuis novembre, de timides améliorations ont été apportées. Il s'agit de correctifs d'urgence pour empêcher des dizaines et des dizaines de suppressions de trains. Le problème, d'une ampleur à peine croyable, de performance a été réduit mais non résolu. Encore actuellement le système rencontre des lenteurs qui entravent fortement le travail.

Du côté du personnel des locomotives, Sopre a conduit à devoir supprimer les informations à disposition du mécanicien pour la réalisation de son tour de service (!) et a eu un impact au niveau de la sécurité, notamment en interférant (indirectement) dans les marches de train. Ces pro-

blèmes ont également été écartés mais la qualité de l'information à disposition reste bien inférieure à ce qui était proposé depuis des années.

Il reste actuellement des centaines de points à améliorer (environ 800 selon les dernières estimations). Désormais, quand un point est perçu comme problématique, soit il figure déjà dans la liste, soit il y est ajouté, à la manière d'une décharge.

La classification des priorités dans cette liste a fait l'objet de réflexions poussées et les critères sont complexes. Ainsi, il existe un système de points basé sur la complexité de l'amélioration requise, son influence, son coût, etc... Personne ne prétend qu'aucune amélioration n'est réalisée mais la liste est si longue qu'aucun délai ne peut être donné pour quoi que ce soit et rien ou presque ne semble bouger.

Les points à améliorer

Les points qui restent à améliorer sont légion. Une précision s'impose : il ne s'agit pas de points de « confort », mais de points qui permettraient, lorsqu'ils ont été réglés, de mettre Sopre à un niveau acceptable, pas trop loin de son prédécesseur Piper. Voici déjà une liste de points, les plus graves faisant l'objet de paragraphes entiers plus bas dans le texte : - Des tours de service disparaissent régulièrement de l'interface Sopreweb - Lors de la connexion sur un appareil mobile ou une tablette, l'utilisateur fait face à une interface « mobile » totalement inadaptée Certaines « composantes » de tours ne permettent pas de savoir avec précision quel travail doit être effectué Les heures de temps de travail payé ne correspondent pas toujours avec le système de management des heures SAP, particulièrement au niveau des arrondis La saisie des temps de travail supplémentaire est régulièrement fautive Le lien avec les roulements du matériel roulant engendre un excès de données, notamment au niveau des tours modifiés Les tours « 36 heures » (impliquant un temps payé différent) ne sont pas toujours consultables et sont souvent faux La comptabilisation de certains tours est souvent fautive (p.ex.

tours de moins de six heures) La lisibilité et l'accessibilité des comptes de temps sont fortement détériorées.

Cependant, plus grave encore, la Planification rencontre elle aussi d'énormes difficultés avec Sopre. Les problèmes de performance et les bugs du système en sont les deux principales sources. Ayant effectué un stage dans ce service lors de l'introduction du programme, j'en ai eu un aperçu mais il m'est impossible de lister les problèmes actuels dans le détail.

Cependant, même en l'absence d'une liste détaillée de problèmes, il est possible de noter une grosse influence négative sur le personnel des locomotives et, in fine, sur la sécurité et la stabilité de l'exploitation.

En effet, de part la masse de travail supplémentaire et au vu des incohérences et dysfonctionnements de Sopre, les collaborateurs de la Planification sont dans l'incapacité, malgré leur meilleure volonté, de fournir un produit final correct et de qualité.

Au vu de la nature irrégulière des services, de nombreux règlements et lois encadrent le temps de travail du personnel d'exploitation. Il va sans dire que dans le cadre de la conduite des trains, cela revêt une importance capitale. Depuis 2002, Piper était capable d'alerter lorsqu'une règle allait être outrepassée, ce

qui est parfois possible avec co-décision, parfois pas. De même, le planificateur voyait clairement quel tour était modifié, quel était le mécanicien impliqué et quel impact cela aurait sur sa série de travail.

Avec Sopre, tout cela a disparu ! La conception même du programme (dissociation du matériel roulant et des tours de service ainsi que des personnes et des tours de service) fait que le travail doit être effectué à l'aveugle, souvent à double ou à triple.

De même, des cas pourtant basiques n'ont tout simplement pas été prévus. Par exemple, un collaborateur doit avoir un tour de service à son retour avant son départ en congé. Piper alertait lorsque cela n'était pas le cas, Sopre en est incapable et ce, depuis le début, multipliant ainsi des cas fâcheux.

De plus, toutes les tâches accessoires des collaborateurs de la Planification ne sont dans la pratique plus effectuées, comme par exemple avertir lors d'une modification de tour ou, encore plus gênant, demander des codécisions. Il est également devenu ardu d'atteindre les collaborateurs des différents services, en particulier à court terme. Les délais qui sont pourtant réglés dans des processus bien définis ne sont régulièrement plus tenus, au détriment du personnel.

Dans cet océan d'approximation dans lequel essaient de surnager les planificateurs, des erreurs sont inévitables et certaines contreviennent à la Loi sur la durée du travail, plaçant ainsi les CFF dans une zone rouge.

Egalement lors de la planification annuelle, travailler avec Sopre se révèle fort problématique. Il est inscrit dans la loi que le personnel doit être consulté lors de l'établissement des rotations annuelles. Or, les outils mis à disposition des représentants du personnel ne permettent pas une consultation adéquate. Le changement d'horaire de décembre 2017 a déjà été effectué dans ces conditions insuffisantes et aucun changement n'est en vue.

Quel avenir ?

Tous les problèmes précités sont « dans la liste ». Une amélioration pour 2018 n'est pas en vue et il y a tout lieu de croire que la plupart persisteront encore un bon nombre d'années et accompagneront Sopre jusqu'à son remplacement.

Sopre, de par sa conception et pour de multiples raisons, est un programme qui est actuellement un facteur de nuisances à l'ensemble de ses utilisateurs ainsi qu'un facteur de coûts important, là où il était censé apporter des économies.

Pour une amélioration concrète et efficace de Sopre, il faudrait encore largement investir alors que le budget est déjà plus que largement dépassé. Pire, la structure même du programme est déficiente et le résultat ne serait au mieux qu'une équivalence à Piper, toujours bien loin des objectifs fixés du projet.

Ainsi, au vu de la problématique quotidienne de l'usage de Sopre, une solution doit être trouvée à moyen et long terme et, au vu des éléments ci-dessus, il y a fort à penser que cela ne sera pas possible par le biais de ce programme sans avenir. ➤

* Sopre, ainsi que SAP pour la comptabilisation du temps de travail. Cependant, dans ce texte, il est uniquement fait mention de Sopre car SAP est un outil qui, s'il pourrait être perfectionné sur un point ou l'autre, est globalement correct. Ce sont les données erronées de Sopre qui sont responsables des problèmes que l'on y rencontre.



Interview au sujet de Sopre avec Martin Röthlisberger, responsable du projet global de Sopre et Hanspeter Lutz, responsable de projet Sopre ZF depuis le 1.2.2017. *L'interview a été conduite par Markus Leutwyler.*

Markus: Le 1er novembre, Sopre a été activé. Comment avez-vous vécu ce départ ?

Martin: Durant la première semaine, le démarrage n'a pas été bon. Nous ne sommes pas satisfaits de l'introduction. Le début a naturellement été planifié trop tôt. Les signes étaient encore bons. Le point le plus bas dans la gestion de l'introduction a été atteint le 2 novembre. Le système n'a pas fourni des temps de réponse adaptés. Nous étions tous de toute façon nerveux, puis il y a eu le blocage du système. Ce n'est que grâce à l'engagement extraordinaire du personnel des locomotives, des collaborateurs de ZF RP et des partenaires au sein de l'entreprise que sont VM et Infra, que nous avons pu résoudre cette phase, sans que cela se répercute par de grosses conséquences sur notre clientèle.

Markus: Donc, après la première semaine, la situation était meilleure ?

Martin: Exact ! En peu de temps, nous avons pu élever les performances dans le pilotage (disposition en temps réel) à un niveau acceptable. La pression exercée par les décisions concernant le personnel roulant ainsi que son information est de loin la plus grande au niveau de la gestion.

Markus: On a pris la décision de choisir Sopre. Si je suis bien informé il y avait aussi le choix d'un successeur à Piper. Pourquoi n'avons-nous pas fait ce choix ?

Hanspeter: Lors de la soumission, cela ne constituait pas encore une option. Le système Caros de l'entreprise IVU contient aujourd'hui un lien vers Ceres (outil de gestion des wagons et des locomotives). Cependant lorsque nous avons fait notre choix, ce lien n'était pas disponible.

Martin: Piper, le prédécesseur de Sopre, était alors en fin de vie. C'est pourquoi nous avons fait un appel d'offre conformément à la loi fédérale sur les marchés publics. IVU n'a pas fourni d'offre.

Markus: Hormis les mauvais temps de réponse, quels problèmes posait encore Sopre ?

Hanspeter: Une des parties les plus importantes est la complexité de l'interaction du Ceres horaire et de l'exploitation en cours en raison de toutes les irrégularités. Un certain nombre de tâches sont à très court terme. Cela nous pose un certain nombre de défis. Il faut en outre préciser que tout le

monde a d'abord dû s'habituer au nouveau système.

Markus: Que disent les gens qui travaillent tous les jours avec Sopre ?

Hanspeter: A ce sujet il y a un certain nombre d'avis différents de la part des utilisateurs. Ceux qui ont connu l'ancien système doivent d'abord revoir leur façon de penser. C'est certainement parfois un obstacle. Ceux qui travaillent exclusivement avec Sopre ont certainement une autre perspective. Le feedback qui nous revient de manière générale est que Sopre est un outil complexe.

Markus: Lorsque je vous écoute j'ai peur que les utilisateurs ne ressentent que la responsabilité de la situation soit reportée sur eux. Ce n'est certainement pas comme cela que c'est prévu, n'est-ce pas ?

Hanspeter: Non ce n'est pas comme cela que c'est prévu. L'interaction, tout mettre ensemble, c'est très complexe. Il est important ici qu'aucune culpabilisation ne soit faite. Nous avons un nouveau système et cela nécessite du temps. Ce n'est certainement pas le cas seulement avec Sopre.

Markus: SOPRE est déjà en fonction depuis longtemps chez les agents de trains. Lors de son introduction, il y a aussi eu des difficultés. Sont-elles résolues ? Pourquoi est-ce alors devenu plus aigu maintenant avec les mécaniciens de locomotives ?

Hanspeter: La différence entre la gestion du trafic et la conduite des trains réside dans une plus grande complexité. Le travail du mécanicien comporte beaucoup plus d'éléments. A titre d'exemple, le trafic régional n'est pas accompagné de manière intégrale par la gestion du trafic. Découpler, ajouter des renforts, remiser : ce sont des éléments qui n'existent pas auprès des agents de train. Au début, nous avons eu des problèmes de qualité au niveau des décomptes de temps de travail en ce qui concerne les agents d'accompagnement. Nous avons pu cependant les corriger ces derniers temps.

Markus: Ainsi, tous les problèmes ont été résolus au niveau des agents de train ?

Hanspeter: Oui, en grande majorité. Je n'ai pas connaissance de problèmes qui rendraient le travail impossible. Un certain

potentiel d'amélioration est encore à disposition.

Martin: accordé : il n'y a pas de Fanclub Sopre chez VM... mais on peut maintenant travailler de manière judicieuse avec cet outil.

Markus: Dans quel état sommes-nous aujourd'hui au niveau du personnel des locomotives ?

Hanspeter: Dans tous les cas, la situation s'est sérieusement améliorée, c'est un fait. Il n'est simplement pas possible de tester tous les scénarios existants en laboratoire. C'est pourquoi, de nouvelles situations surgissent encore et toujours. Comment agir ? Est-ce que quelqu'un a déjà rencontré cette situation ? Comment la résoudre au mieux ? Souvent, il est aussi difficile de décrire à l'avance chaque cas, avec le niveau de détail qu'on souhaiterait.

Markus: Un logiciel tel que Sopre devrait finalement aussi se soucier du fait que les différentes prescriptions sont effectivement respectées. Cependant, il y a quelques jours on m'a de nouveau attribué une prestation où le temps de préparation se chevauchait avec le début effectif de la prestation. Comment de telles fautes peuvent-elles être encore commises ?

Hanspeter: Sopre est un système en temps réel qui est connecté à d'autres sources de données. Ils sont directement imbriqués. Cela nécessite un traitement ultérieur. La question est : quand le tour a-t-il été finalisé ? Si, par exemple, quelque chose a été modifié dans le déroulement ou qu'un horaire a changé, il y a lieu de le retravailler dans les domaines de la planification, de la gestion et de la conduite.

Markus: Dans le cas du tour concerné, c'était peu avant le début du tour. Cela signifie que la création du tour devait être finalisée.

Hanspeter: Fondamentalement, le tour devait être finalisé, c'est juste. Cela va certainement aussi dans l'intérêt de la gestion et de la conduite du personnel que le collaborateur soit informé du moment précis où il doit effectuer son travail. Pourtant, des changements continus peuvent se produire. Il y a, de la sorte, toujours des impératifs au niveau de la disposition de la conduite et de la gestion qui interviennent à court terme.

Markus: Est-ce qu'il existe encore des paramètres qui sont erronés au niveau du logiciel ?

Hanspeter: Des erreurs sont toujours constatées et annoncées en conséquent par les utilisateurs. Elles doivent être évaluées de manière détaillée et le contexte doit être clarifié. Les questionnements sont, par exemple : Est-ce que c'est le système qui réagit de manière erronée ? Ou est-ce que le processus contenait quelque chose de faux ? Quelque chose a été omis ? Une grande différenciation est ici nécessaire.

Martin: Depuis novembre, il y a chaque mois une mise à jour du logiciel. Cela va continuer ainsi jusqu'à nouvel avis. Les mises à jour contiennent des corrections d'erreurs ou des fonctionnalités qui sont étendues, afin qu'il soit possible de travailler de manière plus efficace et plus confortable.

Markus: si nous considérons Sopre au jour d'aujourd'hui et que nous le comparons à l'état souhaité au départ, à quel niveau en sommes-nous ? Par exemple sur une échelle de 1 à 10 ?

Martin: La note dix n'existe pratiquement jamais au niveau des logiciels. Il est clair que nous sommes pas du tout contents de la situation dans laquelle nous nous trouvons maintenant. Nous devons nous améliorer, afin de parvenir à une note suffisante.

Markus: Nous ne sommes donc pas au niveau d'une note suffisante ? Un autre problème réside dans les décomptes finaux. Nous le constatons seulement à la fin du mois. De nombreux collègues constatent encore et toujours des erreurs dans les décomptes. Par exemple des parties de tours qui manquent. Ou des minutes qui disparaissent d'une manière ou d'une autre. Depuis quel moment pourrions-nous partir du fait que les tours seront comptabilisés correctement ?

Hanspeter: Je rends toujours les gens attentifs au fait que dans le cas de ces décomptes de temps, Sopre fournit ces décomptes de temps à SAP en précisant le début, la fin et le type de prestation. Le décompte intervient finalement donc au niveau de SAP. Nous n'avons pas constaté d'erreur signalant que certains décomptes de temps de travail n'ont pas été fournis à SAP. En cas de modification au niveau de l'exploitation il est impératif que celle-ci soient retravaillées dans Sopre afin que l'indemnisation puisse se faire de manière correcte.

Markus: Ce que je ne comprends pas totalement : Sopre devrait effectivement vérifier nos processus et nos BAR afin d'annoncer les erreurs qui se produisent

et qui sont contraires à nos prescriptions. Est-ce que nos prescriptions ne sont pas parfaitement intégrées par Sopre ?

Hanspeter: Les violations des BAR sont identifiées. C'est une question du nombre d'annonces faites au gestionnaire ou au pilote. En clair ces irrégularités sont inscrites sur son écran. C'est aussi une question de ressources que de pouvoir corriger la plus grande partie des violations de règles qui sont annoncées. Le processus reste inchangé : lorsqu'un collaborateur découvre que des parties de sa prestation ont disparu ou que le décompte ne joue pas, il peut annoncer ces modifications au moyen du formulaire de temps de travail supplémentaire contenu dans LEA. A ce sujet, rien n'a changé par rapport à Piper. Selon la loi, ces modifications peuvent intervenir rétroactivement jusqu'à cinq ans.

Markus: Le fait que des blocs entiers disparaissent est difficilement compréhensible pour nous autres, les mécaniciens. Est-ce qu'il s'agit ici de choses qui n'ont pas été intégrées correctement dans Sopre ?

Hanspeter: On doit observer ce point de manière concrète. Nous faisons régulièrement des pointages par rapport aux écarts qui nous sont rapportés par les mécaniciens. Le nombre d'annonces rentrées est inchangé par rapport à Piper.

Martin: Il y a des cas isolés où le collaborateur doit effectuer du travail supplémentaire. En règle générale il s'agit de cas où, dans la frénésie de l'activité opérationnelle, aucune prestation n'a été reportée dans le système. Le mécanicien a été informé, par exemple, de la modification oralement et rien n'a été écrit dans le système. Il s'agit généralement de problèmes de ce type.

Markus: Une autre question qui revient souvent, est celle de la bonification de nos prestations. Comme on l'a vu, des contrôles sont nécessaires ; des erreurs se produisent encore souvent. Le temps à passer pour effectuer ces contrôles est relativement important. Est-ce que des efforts sont fournis pour attribuer ces bonifications aux collaborateurs ?

Hanspeter: Nous espérons, dans tous les cas, que chaque collaborateur obtienne un justificatif correct des heures de travail qu'il a effectuées. Cela n'entre pas en discussion. Nous ne prétendons pas que le décompte de temps de travail doit être contrôlé. Bien sûr les feedbacks et les questions nous aident à constater ces incohérences qui sont imputables à des erreurs de traitement ou à des erreurs du système. Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'indemnisation pour ce travail de contrôle. Nous allons étudier la situation en collaboration avec

la CoPe. (Remarque de la rédaction : entre-temps, une décision a été prise à ce sujet)

Markus: Du côté du répartiteur cela continue à signifier que Sopre nécessite plus de temps que le système précédent. Il y a seulement quelques jours, un SMS est arrivé, dans lequel on disait que la répartition prenait du retard en raison du surcroît de travail engendré par Sopre. Pourquoi ? Et de quel soutien disposent les collaborateurs de RP afin qu'ils puissent effectuer leur tâche plus simplement ?

Martin: A ma connaissance, dans ce cas précis, Sopre n'était pas seul en cause mais nous avons reçu des informations concernant des chantiers de l'Infrastructure qu'il a fallu traiter à très court terme. Ils ne respectaient en principe pas les délais. A la conduite de l'exploitation, nous n'avons aucune chance de pouvoir travailler à temps sur ces modifications. L'effort est déjà considérable. Pour le moment nous avons beaucoup de chantiers. Cela chamboule une grande partie des tours. C'est une question de quantité. En outre il est effectif que Sopre nécessite un plus grand effort dans la conduite en comparaison avec Piper.

Markus: L'idée était effectivement qu'une fois, on ne doive pas fournir un plus gros effort mais qu'au moins on doive en fournir un identique voire même un plus petit.

Martin: A long terme c'est le résultat de nos attentes.

Markus: J'ai entendu dire que Sopre avait des répercussions parfois très graves sur le personnel au niveau de la planification des ressources. Il aurait même provoqué des problèmes de santé. Est-ce exact ?

Hanspeter: Il existe toujours des annonces de maladies. La pression relative au besoin d'être prêt avec le travail de planification est en réelle progression. Ceci est aussi à mettre en relation avec les influences provoquées par la situation de l'exploitation. C'est pourquoi des ressources supplémentaires ont été mises à disposition de RP. Tout particulièrement aussi en raison de la préparation de cet immense horaire d'été. De ce côté-là on peut dire que le soutien existe. Les utilisateurs sont en outre soutenus par les Superusers. Ces derniers disposent d'une connaissance élargie.

Markus: La question n'est pas seulement liée à la situation actuelle mais elle fait aussi référence aux premiers temps. On nous a dit que cela avait été particulièrement intensif sur la planification des ressources. Un sentiment d'impuissance, un système qui ne fonctionne pas, on ne peut plus se connecter... Un certain nombre de dépression nerveuses a dû se

produire. De notre côté, il est arrivé parfois que la planification des ressources ne pouvait plus être atteinte. Je me rappelle personnellement avoir vécu un cas critique où j'ai dû attendre 20 minutes pour que quelqu'un me réponde au téléphone. Hanspeter: En ce qui concerne la première question sur les répercussions au niveau de la santé. Je n'ai pas connaissance de tels cas graves.

Markus: Une question qui nous interpelle, nous autres mécaniciens. Comment faut-il procéder en cas d'erreur ? Souvent, nous ne savons pas ce que nous devons faire. Beaucoup d'indication du TOP manquaient. La construction du tour nous semblait incompréhensible. Il manquait des informations importantes. Comment les CFF pensent réagir lorsque moi, en tant que mécanicien de locomotive, commets une erreur à cause d'une de ces informations manquantes ? Par exemple parce que je ne suis pas à la bonne heure au bon endroit ? Est-ce que je dois me faire du souci pour mon prochain entretien personnel si je commets une erreur dans ces circonstances ?

Hanspeter: Ce qui est important, c'est qu'on analyse précisément pour déterminer exactement où la faute a été commise. Nous ne pouvons pas changer ce qui s'est passé. Il s'agit donc d'apprendre de nos erreurs pour le futur et de s'améliorer. Notre exigence est d'assurer un plus haut niveau de qualité afin que finalement on puisse assurer aussi un haut niveau de qualité à notre clientèle. Martin: Les entrées du TOP sont renouvelées à chaque changement d'horaire. Nous les avons élaborées pour deux bonnes semaines en novembre puis pour toute la période qui suit le changement d'horaire. En principe, cela n'a aucun lien direct avec Sopre, c'est un système indépendant. Il est alimenté avec les connaissances des collaborateurs. Cela fonctionne toujours de la même manière : lorsqu'on constate que quelque chose ne joue pas on doit impérativement l'annoncer. Le contenu du TOP est continuellement amélioré. C'est ainsi qu'on peut empêcher qu'une erreur se reproduise plusieurs fois.

Markus: La représentation de Sopreweb n'est pas idéale sur les appareils mobiles. Hanspeter: Nous sommes en train d'agir sur cette thématique. Depuis près d'un mois, nous avons mis sur pied une commission technique sur Sopreweb. Accompagnés par des Heavy Users, nous nous sommes mis au travail pour améliorer l'utilisation et la présentation sur les appareils mobiles. Ceci aussi en relation avec

les agents de train. VM (agents de trains) est confronté à la même situation que nous.

Markus: A quoi ressemble à peu près l'horaire, à ce sujet ? Quand pouvons-nous attendre des améliorations notables ?

Hanspeter: Il y a continuellement des améliorations. Un exemple réside dans la conception colorée de l'affichage. Elle permet de différencier les jours fériés, les jours libres et les week-ends. Tout n'est pas encore en ordre, nous procédons pas à pas. Je ne suis pas encore en mesure de définir un moment précis où tout sera prêt.

Markus: Peut-on savoir combien Sopre a coûté jusqu'à aujourd'hui ? Je pars du principe que l'entreprise Accenture, qui se trouve derrière tout cela, se permet de continuer à envoyer des factures. Ou Accenture prend-elle aussi en charge une partie de la responsabilité dans le



fait que tout n'a pas fonctionné parfaitement ?

Martin: Les chiffres sont confidentiels. Ils ne doivent surtout pas être communiqués. Accenture continue à être impliquée. Elle fait aussi partie de la Task Force au niveau de la gestion. Elle porte aussi sa part de responsabilité afin que nous parvenions à une certaine stabilité. Nous pouvons dire qu'elle est à fond avec nous. Elle n'essaie donc pas de se dégager par n'importe quel moyen. La collaboration continue à être bonne. Bien entendu, la collaboration a été réglée précisément au préalable de manière contractuelle. Les CFF cherchent à garantir leurs intérêts dans le cadre de ce contrat.

Markus: Un certain nombre de problèmes rencontrés peuvent être considérés comme des préjudices. A combien se monte la facture de ces préjudices ? Retards, suppressions de trains besoin en personnel accru ?

Martin: Nous saisissons l'impact du personnel des locomotives sur la ponctualité des trains. C'est une saisie indirecte. Elle est faite par IB (conduite de l'exploita-

tion de l'Infrastructure). Cette unité organisationnelle est en principe neutre et l'indicateur constitue la qualité générale au niveau de l'exploitation. Il n'est pas possible de déterminer la part exercée par Sopre dans cet indicateur. Nous ne pouvons tout simplement pas empêcher certains retards. C'est presque impossible en raison de principes physiques. En novembre nous avons pu constater un effet passablement négatif sur la ponctualité de la clientèle. Dans ce cas, le rôle joué par Sopre était évident. Depuis le début de l'année nous en voyons cependant plus de différence avec avant.

Markus: La période la plus critique a donc été de novembre jusqu'au changement d'horaire à mi-décembre ?

Martin: Je dirais même jusqu'à Noël 2017

Markus: Quelle est l'espérance de vie de Sopre et comment peut-on être sûr que Sopre n'est pas aussi bientôt en fin de vie ?

Martin: Au niveau comptable, un logiciel est amorti au bout de dix ans. Mais la tendance, aux CFF, est de les utiliser plus longtemps. Cela dépend aussi naturellement d'autres projets. Par exemple SmartRail 4.0. Si, pour une raison quelconque, on devait avoir besoin de nouveaux concepts en matière de planification et de production, il est évident qu'il y aurait lieu d'évaluer les instruments déjà à disposition.

Markus: Ma crainte est que les logiciels risquent d'être remplacés au moment même où ils fonctionnent enfin bien.

Martin: Derrière Sopre, on trouve une suite de planification qui n'est pas employée uniquement aux CFF. Et elle est continuellement améliorée. Nous avons conclu un contrat d'entretien avec le concepteur, contrat qui s'étend au minimum sur dix ans. Regardons d'autres systèmes, comme par exemple SAP. On part du principe qu'ils vont fonctionner de manière pratiquement illimitée. Les nouveautés techniques apportées par le marché sont directement intégrées.

Markus: si on pouvait utiliser la machine à remonter le temps et se retrouver à une date précise, qu'est-ce qu'on ferait de différent par rapport au lancement du projet Sopre ?

Martin: Nous en sommes justement au point où nous cherchons à retirer une leçon de ce que nous avons vécu; Systématiquement et sur l'ensemble du déroulement du projet. Un point à retirer certainement pour un prochain projet : chercher à simplifier l'ensemble du pro-

cessus d'affaire avant l'introduction du logiciel. Un des problèmes existants actuellement est qu'on est soumis à un large éventail de fonctionnalités, de règles exceptionnelles et de réglementations spéciales. Cela a progressé ainsi historiquement. Dans un premier temps, il y lieu d'essayer d'être plus simple à ce niveau. Cela aura comme conséquence de rendre les choses moins chères, plus maîtrisables et moins complexes. Mais c'est aussi le pas le plus difficile. C'est vite dit mais pas évident à réaliser. Cependant on devrait essayer de le faire.

Markus: Les nombreuses réglementations servent à assurer la bonne indemnisation des différentes conditions de travail. Je pense qu'elles ne peuvent pas être facilement abandonnées sans qu'une résistance s'y oppose.

Martin: Oui, il existe naturellement différents intérêts et différents groupes. On le voit aussi, par exemple, lors des négociations sur la CCT et les BAR. Ce serait fondamentalement un grand levier utile en vue de simplifier le système. Est-ce qu'on veut ajouter encore une réglementation spéciale en plus, ou est-ce qu'on en enlève une pour simplifier le système ? Je travaille depuis plus de 30 ans aux CFF et j'étais présent lors de l'introduction du système «Lord». Lord était le prédécesseur de Piper. Dans les trois systèmes, il y a eu des problèmes identiques lors de leur introduction. Je pense que c'est tout simplement une affaire très exigeante que nous réalisons ensemble.

Markus: Est-ce que Piper a eu de mêmes difficultés au lancement ?

Martin: Oui. Et ceci en dépit du fait que nous avons introduit Piper en de nombreuses étapes. Piper Conduite n'a été introduit que tout à la fin. Mais même là, cela a été difficile. Je me rappelle que dans le centre de calcul on avait à peine de la place en raison des serveurs supplémentaires qui ont été utilisés. La performance n'a pas pu non plus être garantie dès le départ.

Markus: On a donc entendu les mêmes plaintes que maintenant avec Sopre ?

Martin: oui, oui... La vue d'aujourd'hui permet de dire que Piper a été un système apprécié. Mais au début, ce n'était certainement pas le cas.

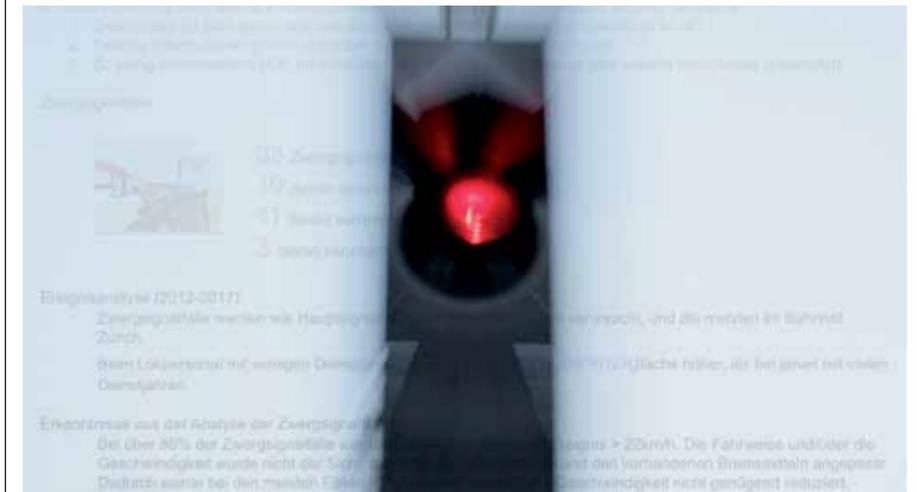
Markus: Est-ce que tu aimerais ajouter quelque chose ?

Hanspeter: Non merci. Martin: Merci pour l'intérêt porté à la question!

Markus: Je vous remercie aussi de vous être mis à disposition pour cet entretien!

Cas de signaux et irrégularités

Les cas de signaux et irrégularités prennent des dimensions inquiétantes. Groupe technique VSLF



En mars, la direction ZF de CFF P a écrit à tous ses mécaniciens de locomotives qui n'ont terminé leur formation que depuis quelques années seulement. Ils ont été informés que c'est «justement les plus jeunes collaborateurs dans le métier qui sont le plus touchés. [...] Nous sommes le plus concernés dans le domaine de la manœuvre, car on ne dispose pas d'installations de sécurité dans ce secteur et que les conséquences possibles peuvent prendre des dimensions considérables.» La solution proposée consiste donc à recommander des entretiens avec les supérieurs qui sont à même de les soutenir étant donné qu'ils disposent d'une grande expérience. Pour autant qu'il s'agisse de mécaniciens de locomotives. Des séances de rafraîchissement sont aussi prévues pour les grands nœuds ferroviaires ainsi que les installations de manœuvre. Des courses accompagnées d'un mécanicien formateur peuvent aussi être demandées pour parfaire la connaissance des grandes gares.

De telles mesures de sensibilisation proposées spontanément ne remplacent en rien une formation de base. La nécessité d'agir est nettement plus que conseillée. Nous exhortons nos supérieurs à agir dans ce sens. Tout le monde est capable de se faire une idée de la situation dans laquelle nos jeunes collègues se sont trouvés après avoir reçu la lettre. La méthode adoptée par la direction qui a tendance à rejeter toute forme de responsabilité et de charger les jeunes collègues est une méthode connue depuis longtemps.

Nous exigeons de la part de nos responsables qu'ils prolongent la formation sensi-

blement de sorte que les collègues récents dans le métier puissent accumuler plus d'expérience dans l'exploitation, avant qu'ils ne soient seuls maîtres à bord. Si, comme l'a annoncé CFF P, du personnel devait être détaché ou prêté à d'autres compagnies ferroviaires, cela pourrait échouer en raison des exigences en matière de qualité des autres compagnies.

Problèmes généraux avec la sécurité BLS : Dans les premiers mois de 2018, il y a eu plus d'irrégularités que durant l'ensemble de 2017.

SBB Cargo : de décembre 2017 jusqu'à février 2018, 12 cas de signaux se sont produits. C'est déjà plus que tous ceux qui se sont produits en 2016.

CFF P : durant le premier trimestre de 2018 il y a eu plus du double des cas de franchissements de signaux principaux et de manœuvre que durant le premier trimestre de 2016.

De manière générale les comportements sont nettement moins sûrs et dans les pires des cas, cela se termine par un franchissement de signal à l'arrêt et une irrégularité. Le potentiel de danger est visiblement très grand et ceci malgré une multiplication massive des installations de sécurité. On vient d'apprendre qu'à Genève-Aéroport, où on ne peut circuler que dans une seule direction (celle de Genève), un mécanicien a préparé son train et est parti dans la mauvaise direction. D'autres incidents de la plus grande gravité ont été portés à notre connaissance.

ETCS Level 2

Information concernant l'ETCS Level 2.
Groupe technique VSLF

Depuis le début du printemps, nous assistons à une recrudescence du nombre d'annonces relatives au fait que lorsque la courbe d'engagement du freinage est atteinte on n'assiste plus à un freinage système SB mais directement à un freinage imposé. Personne n'est en mesure d'expliquer un tel fonctionnement.

Le problème est que contrairement au freinage système qui abaisse la pression dans la conduite générale à 3.5 bars et la remonte ensuite à 5, le freinage imposé vide complètement la conduite générale de manière analogue à un freinage d'urgence et il est impossible de remplir la conduite avant l'arrêt.

La conséquence est qu'on se « plante » avec une risque plus élevé de blesser nos voyageurs ou de provoquer des dégâts matériels importants. A côté du risque de rupture d'attelage, les trains de marchandises nécessitent ensuite de nombreuses minutes pour rétablir la pression dans la conduite générale et reprendre leur marche ainsi qu'une énergie considérable pour redémarrer.

Pourquoi doit-on recourir au serrage imposé dans l'ETCS Level 2 ? L'Infrastructure a reprogrammé le système. Nous soupçonnons que la raison réside dans une remise en question d'un certain nombre de capacités de l'ETCS Level 2 ce qui peut être légèrement atténué par le recours à des courbes de freinage « renforcées ». Cette mesure, naturellement prise sans information à l'intention du personnel de conduite, a eu une influence tellement négative, qu'elle a dû actuellement être suspendue.

Ce qui reste est le matériel usé inutilement, l'énergie gaspillée, le personnel déstabilisé et la logique qui veut que les mécaniciens commencent à freiner plus tôt lorsqu'ils abordent les seuils de vitesses, ce qui a pour conséquence de réduire les capacités des lignes.

En outre on a assisté à une augmentation des problèmes avec les Re 460 révisées et qui sont confrontées à de nombreux problèmes d'odométrie. C'est ainsi qu'il y a eu jusqu'à 40 km/h de différence de vitesse entre la vitesse effective et celle indiquée ce qui a conduit à des freinages imposés supplémentaires en ETCS Level 2.

Le manque de connaissances en matière de conduite des trains coûte de plus en plus cher et souvent on ne parvient qu'à une dégradation de la situation. ➡

CFF Cargo

Les décisions prévues par CFF Cargo ne sont guère réjouissantes. Martin Geiger, comité VSLF

A notre grand regret, le « processus de réorganisation » va être effectué comme prévu car le démantèlement a été approuvé par le Conseil d'administration. Le fait que des informations internes aient été portées à la connaissance du public par une des formations de la communauté de négociations constitue une action politique qui ne devrait pas avoir de grandes conséquences sur l'issue finale. Nous sommes en plénières discussions avec la direction et RH de CFF Cargo afin de rendre les plans de démantèlement le plus humains possible.

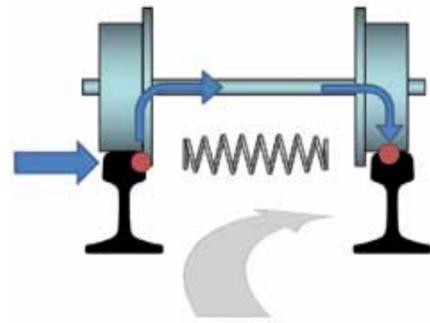
Nous devons constater qu'aucune ligne définie n'est établie. Il semble qu'une solution basée sur le soutien de CFF Cargo International soit recherchée, tout en incorporant des transporteurs externes ainsi qu'une personne provenant de l'extérieur au sein du conseil d'administration. Cela aurait certainement une influence par rapport à la maison mère et finalement aussi sur la CCT. Comme si cela ne suffisait pas, CFF Cargo veut déjà maintenant, lors des négociations sur la CCT, entamer des négociations concernant la réglementation sectorielle du temps de travail des mécaniciens, les fameuses BAR. Nous avons donné notre accord à cette procédure mais nous désignons de prime abord entendre les revendications des CFF. Les dates ont été planifiées vers la mi-mai.

Le fait que nous soyons actuellement en train de négocier la CCT CFF et la CCT CFF Cargo en même temps peut être considéré comme un bon signe. Les partenaires sociaux n'ont qu'une influence limitée sur ces décisions de base de l'entreprise. Le fait est, que de manière générale, de gros changements ont eu lieu dans le trafic des marchandises et que d'autres sont encore à venir. Le VSLF va prendre sa responsabilité au sérieux et contribuer à dégager de bonnes solutions.

Le pilote du système de répartition « Caros » a été démarré à Bâle et nous sommes confiants dans le fait qu'une débâcle analogue à celle rencontrée par « Sopre » auprès du trafic voyageurs pourra être évitée. Après une si longue phase d'introduction, il est toujours étonnant de constater à quel point peu de choses fonctionnent réellement. ➡

Lubrification des voies

Raoul Müller, président de section Luzern-Gotthard



Installation de lubrification des rails à Lucerne

Après des gares comme Stadelhofen, Zürich Aéroport ou Zoug, l'entrée de la gare de Lucerne a aussi eu l'honneur douteux de se voir doter d'une installation de lubrification des voies. Ce qu'il y a de nouveau ici est cependant que c'est la première fois qu'on dote une gare en cul de sac d'une telle installation. Tous ceux qui se sont arrêtés une fois dans une gare où beaucoup d'huile a dégouliné sur les rails se sont rendu compte à quel point l'adhérence était réduite, le chemin de freinage rallongé et que dans le cas d'une entrée un peu musclée en gare, le point d'arrêt s'est déplacé de manière indésirable dans le sens de la marche. Dans la première des gares citées, des longs quais sont à disposition et le point d'arrêt est relativement éloigné du signal de sortie. A Lucerne, cependant, l'arrêt se fait en direction d'un buttoir. Il ne reste qu'à espérer que personne ne loupe son freinage et qu'en cas de collision, l'éventuelle graisse qui se trouvera sur les roues du train de l'éventuelle victime plaide en sa faveur. En outre, il faut ajouter ici qu'après des dizaines d'années d'insistance, les buttoirs sont finalement éclairés conformément aux prescriptions et que le ZUB est réglé correctement sur presque toutes les voies.

Des tentatives d'empêcher cette installation de notre part sont restées sans réponse et l'installation de lubrification a été installée l'hiver dernier sans avertissement. La raison doit probablement provenir de la pression des milieux politiques dans le but de protéger les riverains qui se retrouvent plus confrontés aux nuisances que les chemins de fer eux-mêmes. Si une installation de lubrification étayée par des mesures effectuées avec des microphones ultra-sensibles est un bon moyen d'y parvenir est une autre question. Objectivement parlant, une réduction du bruit n'est effectivement pas perceptible. Seul le sentiment de sécurité en perspective de l'arrêt du train a irrémédiablement été perdu. ➡

Insécurité la nuit autour de l'Arc lémanique

Ces dernières années, le trafic sur l'Arc lémanique est en forte croissance et les trains « de nuit » le week-end n'échappent pas à la règle. Il s'agit principalement de trafic de type RegioExpress et régional dont l'accompagnement par du personnel a été supprimé il y a de cela quelques années. Matthieu Jotterand, mécanicien CFF Voyageurs Genève et président section Genève VSLF

Ainsi, dans une rame RABe 511 remplie de fêtards (et de voyageurs se mordant les doigts d'avoir réservé pour leurs vacances un avion atterrissant aussi tard à GenèveAéroport), le mécanicien est le seul représentant de l'entreprise à bord. Quant au contrôle sporadique, il a depuis longtemps été abandonné passé une certaine heure (et on les comprend !). Les actions de contrôles renforcées sont si rares que nombre de gens surnomment les RE « trains gratuits » !

Le personnel de sécurité (Police ferroviaire, Securitas/trans), lui, est tout simplement invisible, particulièrement aux heures dites « sensibles ».

Dans



d'autres régions de Suisse, où il existe bien souvent un supplément tarifaire nocturne instauré par les cantons, l'accompagnement par du personnel de sécurité est régulier et le contrôle n'est pas passé de « sporadique » à « inexistant » comme à l'Ouest de la Suisse. Autour du Léman, les petits voyous (par habitude ou occasionnels) ne sont pas aussi bêtes que leurs agissements laissent présumer : ils savent qu'ils ont une impunité quasiment totale pour se livrer à des batailles d'extincteur, détériorer le matériel (ça a été jusqu'à l'incendie d'un compartiment de 1ère classe d'une RABe 511) ou se livrer à diverses incivilités plus basiques (vomi, lacération de sièges et autres tags).

Le personnel des locs est exaspéré et cela va sans dire que l'accomplissement de tâches de sécurité au milieu d'un zoo n'est pas

optimal... Cependant, la ligne rouge est franchie lorsque ces individus s'en prennent à l'intégrité physique des mécaniciens. C'est inacceptable et c'est arrivé plusieurs fois ces dernières années (voies de fait, menaces de mort, agression physique sont entre autres parvenues aux oreilles du VSLF) sans que de

réelles mesures ne soient prises. Pire, les supérieurs laissent parfois entendre que c'est la faute du mécanicien !

Pendant ce temps-là, la TPO, que personne ne voit dans un train RE ou régional de 22h à 6h du vendredi au dimanche, est engagée dans l'ensemble du canton de Genève, au service des Transports publics genevois (tpg).

Lorsque l'on s'adresse à la direction de la TPO pour demander où sont les agents, il est rétorqué que, « par stratégie », il n'est pas possible de donner la moindre information... Ainsi, faut-il se baser sur des constatations qui, si elles mériteraient d'être corroborées par des statistiques, sont au fil des années devenues irréfutables. Les agents sont visibles quotidiennement au volant de la collection quasi complète de véhicules BMW aux couleurs de la Police Ferroviaire et ce aux quatre coins du canton de Genève, tant qu'un train ne se trouve pas à proximité immédiate. En revanche, les convois des CFF sont désertés.

Bien entendu, les partenaires sociaux ont déjà protesté contre cette situation déplorable. Il nous a été répondu que le nombre

d'ESQ rédigés à ce sujet était trop faible. Cependant, les ESQ ne sont plus systématiquement rédigés car leur effet quasi nul a été démontré à de nombreuses reprises. Quel intérêt de rédiger un ESQ pour une bataille d'extincteurs quand de toute manière les bandes vidéos ne seront pas exploitées et que rien ne se passera ? Si l'on se force à ne pas voir un problème, on peut avoir l'impression qu'il n'existe pas. C'est exactement la tactique des CFF (et des com-

manditaires du trafic), laissant ainsi subir les effets de la situation d'ensemble détériorée à son personnel de terrain.

Les CFF tentent de rendre leur Police des transports rentable. Le problème, c'est que cela n'est ni possible ni souhaitable. En effet, la sécurité a un coût certain et si l'engagement auprès de clients externes peut sporadiquement se justifier, il n'est pas acceptable de fournir à ces derniers des prestations le week-end et la nuit en laissant le personnel et les clients des CFF à leur triste sort pour ensuite, les jours de semaine, finir la série de travail dans des InterCity à 10 heures du matin.

Cela peut sembler une évidence, mais tel n'est pas le cas autour du bassin lémanique : l'employeur a le devoir d'assurer des conditions de travail correctes et cela inclut le fait de pouvoir travailler sans crainte pour son intégrité physique.

Il y a lieu d'apporter rapidement une correction à cet état de fait, sans quoi les mécaniciens devront alors envisager de rester à quai, par mesure de sécurité. Il serait regrettable d'en arriver à cette situation et nous appelons ainsi les CFF à apporter sans délai une réponse valable. ➡

5 heures de conduite sans pause

Sous un ciel pourtant serein, un jeune mécanicien des CFF s'est vu remettre une menace de licenciement. Le facteur déclenchant a été qu'après 5 heures de conduite sans pause, il a refusé de poursuivre la marche afin de se conformer à la loi fédérale sur la durée du travail des entreprises de transports publics LDT. *Hubert Giger, Président VSLF*



Fondamentalement, ce cas démontre un déficit au niveau de la conduite du personnel, un manque d'objectivité effréné et finalement une mesure dépourvue de proportionnalité.

Un jour à midi, une nouvelle perturbation s'est produite sur les installations ferroviaires, plus précisément un dérangement à l'enclenchement. Au moment où le jeune mécanicien a pris son service, la perturbation a été annoncée comme étant résolue. Malgré tout il régnait encore un certain chaos au niveau des trains de sorte que sa première prestation (train) est tombée. Après de longues discussions, on lui a communiqué qu'il conduirait le train de la prochaine cadence, environ 30 minutes plus tard ce qui le ferait revenir au dépôt après 5 heures et 3 minutes de travail sans interruption. Comme le temps de travail total sans interruption, y compris l'attente de son premier train correspondrait au total à 6 heures et 3 minutes depuis la prise de service, on a introduit une pause dans la première heure de son tour.

Lorsque, sur le chemin du retour, un retard supplémentaire a été provoqué par un autre train, le mécanicien s'est annoncé pour dire qu'il n'avait pas le droit de dépasser les 5 heures de conduite sans interruption et qu'il allait donc interrompre sa marche dans une gare située le long du parcours.

Contrairement à d'autres cas, ou de beaux articles de journaux et de louanges encensaient l'entreprise, il a reçu une menace de licenciement.

Selon l'ordonnance relative à la LDT, la durée interrompue du travail ne doit pas dépasser cinq heures. Toutefois, entre deux jours de congé, la durée maximale du travail sans interruption peut être dépassée de 10 minutes au maximum. On peut conduire pendant 5 heures et 10 minutes particulièrement en présence d'une perturbation d'exploitation comme par exemple à cause d'un autre train en panne. Il est difficile de répondre aux questions

de savoir si le collègue a laissé son train au bon endroit, s'il a informé les bonnes instances en temps voulu, s'il avait dû être au courant de la règle des 5 heures plus 10 minutes et si un dérangement aux portes d'un autre train constituerait une raison suffisante pour prendre en considération la dérogation prévue par la LDT.

Le fait que de nombreux voyageurs étaient assis dans l'Intercity concerné, ce qui a provoqué de nombreux désagréments, souligne encore le grand fardeau reposant sur les épaules du jeune mécanicien, qui au meilleur de ses connaissances et de sa conscience (et correspondant à la formation concernant la LDT fournie par son employeur) a dû prendre une décision pendant la marche. Même si cette décision n'était pas la bonne, est-ce que cela justifie une menace de licenciement ? Est-ce que toutes les décisions erronées sont sanctionnées d'une menace de licenciement ? Ou cela dépend du nombre de passagers concernés ? Qu'en est-il des passagers concernés lorsqu'un train est supprimé à cause de SOPRE ?

L'entreprise pourrait adopter un ton formateur pour rendre le jeune mécanicien attentif au fait que sa décision n'était pas la bonne et l'assortir, par exemple, d'une réprimande écrite. Cette dernière pourrait servir de menace de licenciement en cas de récurrence. Ce serait beaucoup plus compréhensible.

Que s'est-il passé avec le collègue ?

Dans les faits il a travaillé effectivement durant six heures sans pause. Sans perturbation d'exploitation. Cela lui a été communiqué tel quel par la planification des ressources. Nous avons procédé à une réflexion pour savoir si nous allions porter plainte contre la planification des ressources.

Dans la menace de licenciement, d'autres points ont été reprochés, hormis le cas de l'IC en guise de motifs :

- «thèmes relatifs au comportement»

- le manque de deux documents qui n'étaient disponibles que sous forme électronique et non sous forme papier (CFF ZF encourage la cabine de conduite sans papier)
- le fait qu'il ne portait pas l'uniforme de service (la suppression de l'obligation du port a été décidée un mois auparavant)
- «quelques» freinages imposés par le ZUB dont un qui a permis d'empêcher un cas de signal.

Pour l'ensemble de ces points supplémentaires incriminés, il n'y avait aucune convention d'objectifs ou avertissement à l'encontre du mécanicien.

Le fait qu'une menace de licenciement résulte de l'accumulation de ces incidents est disproportionné, faux et arbitraire car les « incidents » incriminés n'ont aucun rapport entre eux et qu'ils ne peuvent ni ne doivent être additionnés.

- En présence d'un nombre trop élevé de freinage imposés par le système ZUB relevant de la sécurité, il serait indiqué de prendre une décision conjointement avec les experts d'examen. (Si l'on tient compte du nombre élevé de cas de signaux il y aurait lieu « d'examiner » tous les jeunes mécaniciens ou de parvenir finalement à maîtriser les lacunes dans la formation qui sont à l'origine de ce comportement.)

- Le comportement relatif à l'uniforme de service n'est que du ressort de la conduite du personnel.

- Le cas avec l'IC était une décision délibérée, prise non à l'encontre mais bien en faveur de l'entreprise.

Avec notre soutien, le mécanicien s'est soumis à une procédure de conciliation avec les CFF, laquelle a débouché de manière définitive sur une menace de licenciement. Plus de deux mois après l'entretien, nous avons reçu la justification du rejet d'un accord. Dans celle-ci figuraient de nouvelles motivations qui n'avaient pas été évoquées auparavant et sur lesquelles aucune prise de position n'avait pu être faite. (par ex. freinage tardif et arrivée en retard (?)).

A mon avis, on n'a jamais recherché à effectuer, d'une part, une évaluation globale de l'incident, des motivations et des considérations qui ont conduit à la décision et, d'autre part, une étude du comportement et de la prestation du mécanicien. En outre, j'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'une

question de principe qui empêchait toute modification de la décision. Le dernier vestige de respect était probablement en jeu. Le fait qu'un père de mécanicien ait demandé, juste après un accident ferroviaire, que les autorités compétentes vérifient que les prescriptions de la LDT et de l'OLDT avaient bel et bien été respectées constituait pour lui et pour l'entreprise un bon moyen de se dédouaner. Cette motivation ou plutôt ce principe n'a pas été retenu lors du verdict.

Conclusion

Une menace de licenciement à l'encontre d'un jeune mécanicien qui a agi, dans l'intérêt de notre entreprise et à l'égard de la clientèle dans le but de respecter une loi fédérale, est déconcertant et, espérons-le seulement attribuable au ressentiment personnel.

Comme la menace de résiliation expire bientôt, nous avons renoncé à entreprendre une procédure judiciaire qui peut se révéler longue. Le point de vue de l'entreprise qui veut qu'on n'abandonne pas simplement un train là où il est, est compréhensible. Le fait de le reprocher au jeune collègue en tant qu'une décision volontaire de nuire à l'entreprise est, à mon avis, vicieux.

Solution

Nous avons décidé de prendre en charge la problématique de la durée du travail sans interruption et avons pris contact avec les responsables de CFF P et planification des ressources RP. En guise d'exemple, les prestations Genève - St. Gall ont été étudiées car elles posent souvent des problèmes avec le temps maximal de travail ininterrompu.

Les directives émanant de CFF P ZF RP reposent fondamentalement sur les temps de travail prévus par la réglementation sectorielle du temps de travail BAR. C'est ainsi qu'en cas de perturbation, on demande au mécanicien s'il est d'accord de dépasser les 4.5 heures de conduite. RP connaît les retards des trains et devrait se monter de son côté actif pour contacter les mécaniciens et organiser les relèves.

Le mécanicien doit se concentrer sur une conduite sûre des trains et ne discuter de la marche à suivre avec RP qu'une fois qu'il est arrêté.

Nous avons édicté une nouvelle recommandation à l'attention du personnel des locomotives qui peut être téléchargée sous forme de PDF. Elle précise, conformément à la LDT et à l'OLDT, le comportement général à adopter en matière de temps de travail maximal ininterrompu, que ce soit dans les cas normaux ou en cas de perturbation.

Voir : www.vslf.com / SERVICES / Recommandations / Durée du travail

Tronçon à vitesse rapide

Tronçon de ralentissement préparé à Turgi, les signaux sont encore tournés. Ralentissement 120 km/h. Malheureusement, l'ensemble de la gare est à 110 km/h. Les portions de pleine voie limitrophes sont à max. 110 km/h ou moins. *Groupe technique VSLF*

Les rapports adressés au supérieur n'ont servi à rien. Le système est maintenant trop lent pour que les annonces relevant de la sécurité soient corrigées en quelques jours. Le 17 mai nous avons reçu l'explication suivante du spécialiste compétent :

Bonjour à tous

Je me réfère à la signalisation du tronçon de ralentissement de Turgi.

Sur la voie 3, dans un premier temps, la vitesse de 120 km/h a été signalée ce qui nous est imputable puisque nous nous sommes basés sur de mauvais documents. Cette vitesse a été extraite du plan schématique ce qui est une erreur. Après réception d'un rapport signalant que la vitesse était erronée, la correction a été rapidement entreprise et la vitesse de 110 km/h a été signalisée. Cette dernière est extraite du RADN. Dorénavant, nous allons toujours recourir au RADN. Les collaborateurs seront sensibilisés dans ce sens.

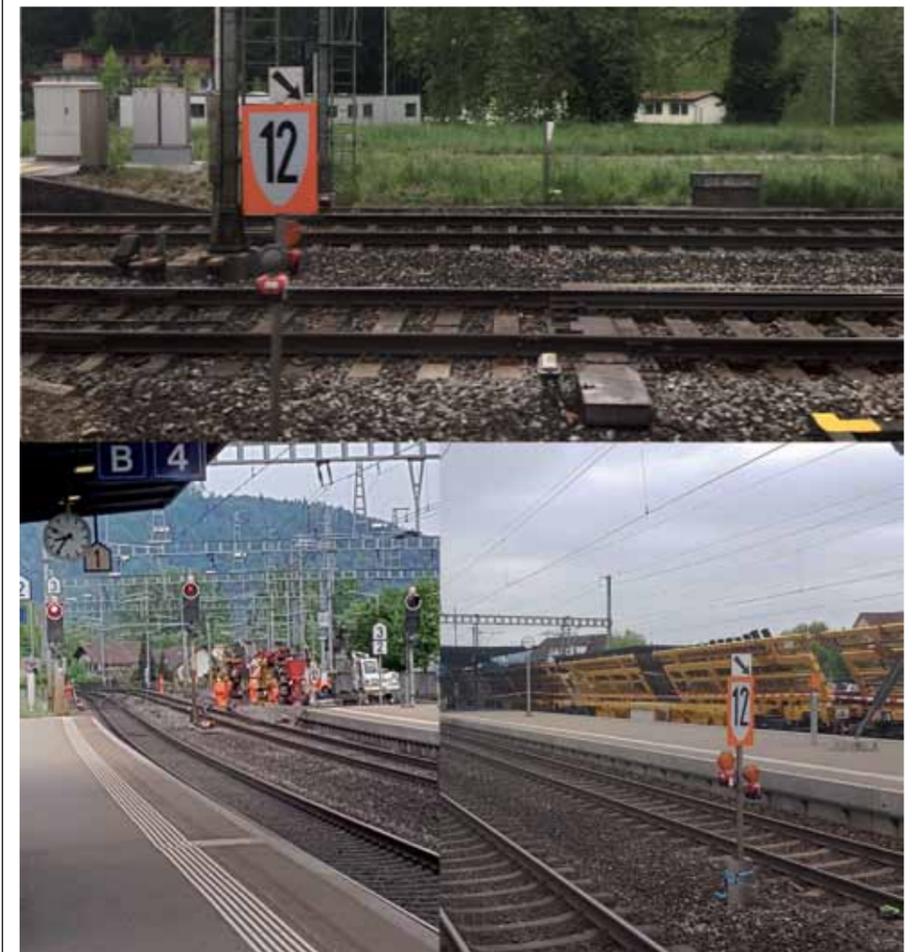
Après tout, pourquoi la voie 3 est signalisée avec une vitesse de 110 km/h ? La raison est la suivante.

Comme un passage sur le chantier par l'aiguille 24 est possible, la voie 3 doit être équipée d'un signal avancé de ralentissement. Comme la bifurcation n'est possible qu'à une vitesse de 60 km/h nous avons choisi une variante qui privilégie un temps de parcours optimisé et une économie d'énergie. Avec cette signalisation, aucun train qui ne franchit pas le chantier n'est obligé de freiner inutilement. Dans le cas où le parcours est établi par le chantier, le mécanicien en est informé par l'indication de vitesse 60 km/h fournie par le signal principal correspondant. Sur la zone de chantier même, il n'existe aucun danger ou possibilité d'accélérer à une vitesse supérieure à 80 km/h. Nous essayons de minimiser au maximum les effets d'un tronçon de ralentissement sur les voies adjacentes. Je reste volontiers à votre disposition pour toute autre question.

Cordiales salutations

X

Représentant du responsable des tronçons de ralentissement



Markus: Qu'est-ce que SmartRail 4.0? Et Pourquoi cela s'appelle comme ça ?

Yves: Le nom 4.0 provient de l'industrie 4.0. La quatrième génération comprend la digitalisation et apporte des éléments complètement nouveaux dans l'industrie. Nous l'appelions à l'origine le projet Rail 4.0, mais cela ne sonnait pas tellement sexy, c'est pourquoi nous l'avons baptisé SmartRail 4.0. C'est finalement toujours le nom qui vend le produit.

SmartRail 4.0 se laisse résumer par une question qui se présente sous une formulation courte : «Si nous devons aujourd'hui tout recommencer à zéro, comment construirions-nous le chemin de fer?»

Nous avons plusieurs raisons de parvenir à cette question :

Dans un premier temps, nous avons une stratégie ETCS. Dès 2025, tous les postes d'enclenchement devront être remplacés par des enclenchements ETCS. Pour que tous les postes aient migré, il faudra attendre jusqu'en 2060. Durant cette phase de migration, nous aurons à faire avec un patchwork : ici un tronçon, là-bas un tronçon et en tant que mécanicien, tu devras commuter continuellement entre les différents niveaux ETCS. Un changement de niveau coûte entre 3 et 5 millions. Ce n'est donc pas judicieux.

Le deuxième point est : dès 2025, nous devons faire migrer deux fois plus de postes d'enclenchement par année qu'aujourd'hui, en raison de leur cycle de vie. D'une part en raison des vieux relais qui ont déjà près de 60 ans, et, d'autre part, en raison de la durée de vie des nouveaux postes d'enclenchement électroniques, qui ne dépasse pas 30 à 40 ans. Les deux espérances de vie se chevauchent.

En outre se greffe là-dessus un aspect pratique. Nous devons remplacer trois systèmes différents : «RCS», «Itis» et «Nets».

Markus: Tu as fait référence à la stratégie ETCS. Est-ce que j'ai bien compris que la mise en œuvre de l'ETCS par parties était quelque peu remise en question ?

Yves: Je reviens tout de suite à cette question. Mais j'aimerais d'abord demander à Ivo, ce qu'il comprend sous la désignation SmartRail 4.0.

Ivo: Je ne le décrirais pas d'une manière aussi détaillée. Pour moi, il s'agit d'un programme où il s'agit de mettre en adéquation la production ferroviaire avec le nouveau monde de la digitalisation. C'est

pourquoi, il est très important que SmartRail 4.0 ne se soit pas spécifique aux CFF, mais que plusieurs compagnies ferroviaires de Suisse (SOB, BLS, RhB, SBB, UTP) y collaborent. Il s'agit d'orienter le système ferroviaire en direction de l'avenir de telle sorte qu'on puisse encore prendre le train dans 40 ou 50 ans. Les systèmes qui sont en service aujourd'hui n'existeront plus dans leur configuration actuelle. Yves: Nous souhaitons introduire un certain nombre de pas automatisés, de l'horaire jusqu'aux véhicules. Aujourd'hui, nous travaillons beaucoup de manière manuelle sur les horaires. L'horaire cible est ensuite publié et mis en service. Mais nous savons dès le premier jour que l'horaire ne pourra pas être appliqué sous cette forme. Finalement, il concerne principalement le mécanicien à l'extérieur sur les rails. Et c'est à ce moment que les chiens se mettent à mordre. Nous aimerions mieux standardiser et automatiser cette chaîne.

Nous ne faisons pas cela parce que nous éprouvons un plaisir démesuré à introduire la digitalisation. Sur la route, nous supposons que les coûts peuvent être réduits de 50 %. Au contraire, les coûts liés à notre système, ne font qu'augmenter. Nous ne pouvons pas investir tous les 5 ans sept à douze milliards de francs dans le réseau. Cela conduit à des coûts d'exploitation trop élevés. Le Gothard est un excellent exemple. Génial chef-d'œuvre ! Mais rien que l'entre-

Nous ne pouvons pas investir tous les 5 ans sept à douze milliards de francs.

tien du tunnel coûte chaque année un montant dépassant la dizaine de millions. C'est aussi valable pour la ligne diamétrale de Zürich ou d'autres réalisations. Nous cherchons des réponses qui nous permettront de rendre le système moins onéreux.

Tu as précédemment parlé de l'ETCS. L'ETCS n'est pas remis en question en soi. Je suis conscient du fait que l'ETCS est une plaie pour les mécaniciens, par exemple dans la région lémanique. Mais la faute n'en revient pas forcément à l'ETCS lui-même. L'ETCS est uniquement un moyen d'établir un nouveau système de sécurité. C'est comparable avec une nouvelle langue, un moyen de communication. C'est ainsi qu'avec l'ETCS en Level 2, nous avons vo-

lontairement élevé les mesures de sécurité et constitué des réserves supplémentaires ce qui nous conduit à une légère baisse de capacité. Pour moi, il est important d'analyser ce qu'est effectivement l'ETCS et ce qui est construit autour de l'ETCS. Nous construisons aujourd'hui un ETCS qui n'est pas encore industrialisé ni standardisé. Pour l'instant, nous en sommes au point où le Hardware son Software font partie intégrante du véhicule. Chaque mise à jour induit des coûts élevés. Dans l'industrie aéronautique, cela fonctionne différemment. Dans ce domaine, il existe un calculateur plus sûr ou le logiciel peut être mis à jour sans problème. Il n'y a pas besoin de changer chaque fois le calculateur. Nous regardons ce qui est résolu de manière plus intelligente dans les autres branches. AUTOSAR, constitue par exemple un standard de l'industrie automobile. La concurrence est très rude dans ce milieu mais ils disposent tous d'un standard commun.

Markus: Est-ce que SmartRail 4.0 est connecté au niveau européen ? Finalement, est-ce que l'ensemble est capable de fonctionner à l'échelon européen ?

Yves: Jusqu'à présent, nous nous sommes organisés au niveau suisse dans la branche ferroviaire. Et je pense que c'est unique. Nous avons réussi à le faire dans un délai inférieur à neuf mois. Maintenant, nous recherchons à établir des coopérations avec certaines compagnies ferroviaires européennes [Remarque : entretemps, une déclaration d'intention a été signée avec les OeBB, d'autres devraient suivre]. Car ces compagnies doivent lutter parfois plus intensément que nous avec les mêmes défis. L'Allemagne et la France ont perdu des recettes massives en raison de la concurrence occasionnée par les bus à longues distances. Et tout le monde voit les grosses difficultés qui vont s'accumuler si l'on continue sur la même lancée qu'actuellement. J'ai travaillé durant 20 ans dans la branche des télécommunications. Pour moi, il est incompréhensible qu'un Giruno et un TwinDexx, deux trains complètement nouveaux, ne peuvent pas être accouplés ni au niveau physique ni au niveau systématique, en raison du fait qu'ils sont équipés de deux systèmes de gestion différents.

Markus: Pour le moment, nous ne sommes pas capables d'accoupler deux TwinDexx entre-eux...



Yves Zischek, directeur général du programme de branche SmartRail 4.0 depuis le 1.1.2017. Depuis 4.5 ans aux CFF, auparavant responsable Telecom. Ivo Abrach, depuis le 1.3.2018 chez SOB et SmartRail 4.0. Représente le groupe de programme ATO. Auparavant 17 ans dans les télécommunications dont une partie dans la branche ferroviaire.

Yves: Cela ne provient pas du fait que Bombardier ou Stadler ont fait du mauvais travail. Cela provient tout simplement du fait qu'il n'est pas encore usuel, dans cette branche, de travailler avec des standards communs. Nous aimerions changer radicalement cet état de fait.

Markus: Lorsque j'entends SmartRail 4.0, je pense tout de suite à l'automatisation. C'est comme cela, pour moi, que c'est apparu dans les médias. Mais visiblement, cela va dans une autre direction ?

Yves: Le mot serait : standardisation ! L'automatisation fait aussi partie des objectifs, c'est clair mais la standardisation est nettement plus importante. Andreas Meyer l'a dit une fois de manière percutante : lorsqu'on digitalise un processus stupide, cela reste un processus stupide.

Markus: Le processus est ensuite plutôt encore plus stupide ...

Yves: Oui mais c'est au moins digital ! (les deux rient)

Markus: Ce qui m'intéresse, c'est combien coûte SmartRail 4.0 et qui le finance.

Yves: Nous sommes en discussions ouvertes avec la Confédération. La Confédération sait à quoi nous travaillons. Et elle voit aussi l'utilité qu'il y a à ce que nous essayons de transposer les technologies qui existent à l'extérieur dans l'industrie pour les utiliser dans le domaine ferroviaire.

Sur le fonds, SmartRail 4.0 est financé par un contrat de prestations conclu avec la Confédération. Cela concerne les aspects qui ont un rapport avec la durée de vie. Les domaines liés à l'infrastructure donnent le droit à une indemnisation. La ligne de séparation indiscutable qui prévalait jusqu'à présent entre les entreprises de transport ferroviaire et l'infrastructure va éventuellement être déplacée quelque peu.

Par exemple, on en est aujourd'hui au point où, pour chaque modification, on doit se rendre sur le train. Il serait plus idéal si on devait se contenter de changer le rack contenant les ordinateurs. Il serait ainsi possible d'installer par exemple l'EVC d'un autre fournisseur. Naturellement, tout doit être câblé correctement, c'est clair. Il y a certainement encore des ajustements à faire et des problèmes à résoudre dans ce domaine. Comment peut-on y parvenir ?

Qui va payer ? Y aura-t-il un financement de départ ? Ce sont toutes des questions qui sont actuellement en discussion.

Ivo: La Confédération nous a motivés pour que la branche fasse cela de manière commune.

Markus: De nombreux groupes de collaborateurs sont impliqués dans le système ferroviaire. Comment essayez-vous de les impliquer dans SmartRail 4.0 ?

Yves: Près de trente personnes sont impliquées dans le programme SmartRail 4.0. Au total cela concerne près de 150 personnes. Nous travaillons avec des équipes interdisciplinaires. Finalement, nous sommes devenus une grosse boutique. Et nous sommes soutenus par P-OP. Nous cherchons à impliquer impérativement l'ensemble de la ligne. Nous ne voulons pas travailler chacun dans son coin. Au CFF, il s'agit principalement de P-OP, I-B (exploitation) und I-FN (horaire - dessin du réseau).

Ivo: Auprès du SOB on trouve près de 15 représentants. Pas seulement l'infrastructure mais à travers toute l'entreprise.

Yves: La même chose est valable pour le BLS.

Markus: Comment cherchez-vous à impliquer les mécaniciens? Nous sommes maintenant quasiment les seuls à se déplacer à l'extérieur, dans le monde réel. Comment vous référez-vous au savoir-faire lié à l'expérience des mécaniciens ?

Yves: Nous entretenons un échange régulier avec la CoPe et les partenaires sociaux et il existe des comités de pilotage. Le comité de pilotage « conduite des trains » est dirigé par Mani Haller. Il y a aussi des représentants des autres compagnies dans le comité. Michael Kälin et Martin Messerli préparent les comités de pilotage. Nous essayons d'établir la relation avec le métier de mécanicien de locomotives par l'intermédiaire de l'ancien mécanicien Michael Kaelin.

Markus: Parlons encore de l'automatisation. Quelle signification a l'automatisation ?

Yves: En recourant aux nouvelles possibilités qui nous sont offertes, il y a des chances de pouvoir automatiser des travaux répétitifs. Nous avons déjà agi dans ce sens durant les 20 dernières années. Les centres de gestion du trafic se sont, par exemple, éloignés des différentes gares et ce processus continue à se développer. Nous voyons aussi un certain potentiel dans le fait que l'automatisation permettrait d'obtenir certains avantages. Il est naturel que cela conduise à générer la crainte que son propre travail soit appelé à disparaître. Je ne peux, dans ce cas, que donner une réponse implacable : si je regarde à quel point les professions ont changé durant les 20 dernières années et que je regarde en avant, les 20 prochaines années, je me dis que le travail est appelé à encore évoluer. Si tu me demandes maintenant personnellement si dans 20 ans il y aura encore des mécaniciens de locomotives, j'ai la certitude que oui.

De toute façon, personne n'est capable de prédire ce que nous réserve l'avenir. Mais maintenant, si une technologie très économique, novatrice et révolutionnaire voit le jour, il est certain qu'elle va mettre le monde sans dessus dessous. Au jour d'aujourd'hui il est cependant certain que l'objectif n'est pas d'automatiser le mécanicien de locomotives.

Il s'agit beaucoup plus, par exemple, d'automatiser l'horaire et de gérer intégralement les réserves de temps. Prenons un trajet de A à B avec un temps de parcours technique de 53 minutes et 5 minutes de réserve. Cette réserve rigide est inflexible. Si nous prenons les réserves des différents trains dans un système dans le but de pouvoir agir de manière plus flexible, le système peut, par exemple, ralentir déjà légèrement un train afin qu'un autre, situé plus en avant, puisse adapter sa marche.

Dans l'exploitation régulière, nous aimerions produire de manière automatisée

jusqu'au niveau de la locomotive. Jusqu'en 2019 nous sommes dans une phase du projet où nous aimerions renforcer ce qui est faisable et finançable dans une sorte de concept de faisabilité.

Un cas possible que nous pouvons imaginer serait, aux heures de pointe, de régler les départs de manière automatisée. Au lieu de faire partir tous les trains simultanément, les départs seraient échelonnés avec un report d'environ 10 secondes. Une pareille chose est à peine possible avec la simple information fournie au mécanicien. Il faut aussi tenir compte d'un certain temps de réaction. Un pareil processus de départ échelonné permettrait cependant de briser les pics de trafic. Mais encore une fois : il ne s'agit pas d'automatiser la fonction du mécanicien en soi.

Markus: La peur de perdre son emploi est peut-être un modèle d'explication à l'attitude en partie négative du mécanicien. Mais il y a encore un autre aspect. Nous ne nous trouvons souvent pas pris au sérieux. Nos expériences ne concordent très souvent pas avec les projections idéalisées qui prévalent dans les bureaux feutrés. Nous expérience montre aussi que des domaines qui ont déjà été automatisés, ne fonctionnent souvent pas de manière fiable. L'ADL ferait partie de ces exemples. Parfois les recommandations automatiques ne peuvent pratiquement pas être appliquées sur les rails. Notre crainte est maintenant que tout peut paraître formidable en théorie mais que dans la pratique cela soit défaillant. Tu as parlé avant des départs de trains échelonnés toutes les 10 secondes. Ce ne sont tout simplement pas des intervalles de temps avec lesquels on peut travailler. Il faut parfois beaucoup plus de temps pour que les convertisseurs soient cadencés à la bonne fréquence. La précision que vous imaginez ne peut vraisemblablement pas être mise en application. Par exemple aussi lorsque le rail est mouillé ou que des influences extérieures interfèrent. Il s'est avéré que dans d'autres projets, on n'a pas pris en compte notre expérience et on ne nous a pas pris au sérieux. C'est rageant.

Yves: Je peux bien le comprendre. C'est pourquoi je trouve que le dialogue et les échanges sont très importants. Et il est aussi important d'essayer les idées dans la pratique. Il faut tester les choses ensemble au plus vite, même si elles ne sont pas toujours abouties. C'est justement pour cela que la phase de projet de SmartRail 4.0 va s'étendre jusqu'en 2019. Les 10 secondes auxquelles je faisais allusion auparavant étaient un peu audacieuses.

Markus: C'est là que le problème réside. Des affirmations de ce genre brillent

au premier instant et paraissent raisonnables.

Yves: GoA 4, automatisation complète, cela sonne bien sur le papier et c'est formidable en théorie. Nous en sommes clairement conscients, les frais d'infrastructure seraient énormes et on devrait disposer en permanence de troupes d'engagement mobiles. Il s'agit plus précisément d'un état des lieux. Par exemple, nous avons déjà réussi à atteindre certains objectifs en ce qui concerne l'horaire. En ce qui concerne ATO, nous sommes au travail. Dans ce domaine, nous allons effectuer d'autres tests en collaboration avec Siemens dans la région Lausanne-Villeneuve. Jusqu'à présent, nous avons effectué quelques courses et, le 5 décembre 2017, la course de démonstration avec les médias. En outre il faut toujours effectuer un peu de lobbying afin de pouvoir montrer quelque



chose aux gestionnaires et aux médias. De telles occasions peuvent ensuite passer pour des modèles. On fait l'éloge de la digitalisation mais, en arrière-plan, on sait naturellement très précisément qu'il reste encore beaucoup à faire. Il est très important que nous contemplions l'ensemble de l'ouvrage et que nous ne nous contentions pas de dire : « vous avez ici un nouvel outil et maintenant tout va bien. »

Markus: Tu as parlé de la nuit d'essai du 5 décembre 2017. A cette occasion des choses ont été prononcées, choses que j'ai considérées tout simplement comme

douteuses. Cela disait entre autres que les mécaniciens ne travaillaient pas de manière standardisée mais que chacun faisait quasiment ce qu'il considérait comme bon pour lui. Grâce à l'automatisation, donc à la standardisation, il serait possible de gagner 30% de capacité. Cette corrélation est pour moi inconcevable. Des mécaniciens en manque de précision pour expliquer des pertes de capacité ? Je crois que toute personne qui connaît le système ferroviaire n'a pu que hocher la tête avec ces affirmations. Que voulait-on dire exactement ?

Yves: La capacité n'augmente certainement pas toute seule, à partir du moment où on fait de l'ATO. Pour y parvenir, il faut qu'un certain nombre de facteurs soient présents. Hormis le recours à l'horaire dynamique, nous regardons aussi s'il serait possible de passer à l'ETCS Level 3.

Mot clé « variation au niveau de la conduite : Je l'ai déjà entendu de la bouche d'autres personnes, par exemple de Mani Haller et qui disent que dans ce domaine il n'y a rien à gagner. Jusqu'à la capacité théorique calculée, où tout semble à nouveau différent. Il s'agit donc de la comprendre.

La remise des données est toujours captivante, la fameuse poignée de main. Je suis convaincu que si nous optimisons l'ensemble de la chaîne de production, il y a là, quelque chose à gagner. Mais combien, je ne peux pas te le dire pour le moment. A ce point on peut faire, par exemple, une thèse de travail et dire qu'on aimerait gagner 30% de capacité au niveau du système. Et maintenant on regarde comment on peut y parvenir.

Markus: Mais les 30 % sont apparus comme s'ils étaient gravés dans la pierre.

travailler et dans quels domaines cela fait justement mal. Moving Block, digitalisation, amélioration de la technologie d'enclenchement, dans ces domaines, il doit bien rester un potentiel de 30%. Si je te dis 10%, tu te dis « quoi, seulement 10% ? »

Markus: Vous avez parlé de block mobiles («Moving Blocks»). Naturellement, j'y vois aussi un certain potentiel. Mais si on considère déjà ce que coûte l'ETCS Level 2, le Level 3 est encore de la musique d'un lointain avenir.

Yves: Oui et non. J'en reste à mon affirmation du début. Nous ne nous sommes pas encore préoccupés intensément d'une standardisation jusqu'à présent. Nous avons modernisé les lignes et chaque ligne a reçu des caractéristiques spécifiques.

Du reste, un exemple positif de standardisation, à mes yeux, est le GSM-R. Entretemps, le GSM a été mis en service quasiment partout. Une mise en service pareillement industrialisée ne nous a malheureusement pas été possible en ce qui concerne l'ETCS Level 2.

Markus: Pour moi, il est très difficile d'imaginer comment toutes nos perceptions sensorielles et toutes nos expériences qui conditionnent nos décisions pourront être imitées par la technique. Est-ce que nous ne risquons pas qu'à la fin, nous fassions une trop grande confiance à la technique ? Tout est connecté et cela conduit toujours à des interactions qu'on n'a pas prévues et qui conduisent à un dérangement.

Yves: J'ai un grand respect pour toutes les tâches que le mécanicien de locomotives doit exécuter. Cela ne se limite depuis longtemps plus qu'à la conduite. Il estime la situation de manière continue. Si on veut transposer cela dans un système, on est obligé d'installer un nombre incalculable de caméras et de sensors afin de pouvoir atteindre la même capacité de décision. Vous devez analyser la situation, alors que quelqu'un se déplace sur le quai, afin de déterminer s'il y a ou s'il va sauter sur la voie. Ce sont des phénomènes complexes. Digitaliser ce comportement serait certainement possible mais d'une grande complexité. Nous devons donc déterminer quelles étapes sont « standardisables ». Et cela a été trop brièvement abordé lors de la nuit des médias. Il y a certainement des processus qui sont simples et que l'on peut standardiser et automatiser. Par exemple la mise en service et la mise hors service du train. Et là, vous seriez certainement heureux que ce processus soit automatisé. Alors, encore une fois : choisir les bonnes choses, les standardiser et les automatiser et pas simplement automatiser parce qu'on est

en mesure de le faire. Nous en avons tous fait l'expérience.

Markus: Dans un premier temps la pensée qu'on pourrait automatiser la mise en service d'un train est compréhensible. Mais si l'on y prête plus d'attention, on se rend compte que la perception sensorielle est plus importante qu'on ne pourrait le supposer. Si vous entendez par exemple un sifflement au niveau du pantographe, cela revêt une grande importance. C'est ce qu'il y a de fascinant chez l'être humain. Il a mémorisé tout un ensemble de valeurs liées à son expérience et prend au sérieux tous les comportements différents. Digitaliser les imprévus me semble une nouvelle difficulté. Alors que l'humain réfléchit, je redoute que la technique réagisse stupidement et adopte un comportement inadéquat. Dans certains cas cela aurait du sens comme par exemple la surveillance du courant des moteurs ou la reconnaissance préventive d'un dérangement aux portes. Je crois qu'aucun mécanicien ne serait malheureux si la fiabilité du matériel roulant était améliorée.

Yves: Je crois que nous n'avons pas des points de vue divergents sur ce point. J'ai toujours aussi affirmé que le mécanicien faisait beaucoup plus que se contenter de conduire et de freiner. Ce qui a été démontré dans la nuit des médias n'est pas beaucoup plus que ce qui se fait depuis longtemps dans l'industrie aéronautique et automobile : des systèmes d'assistance qui existent déjà depuis longtemps et qui sont aussi montés depuis longtemps dans votre poste de conduite. Si on regarde à l'étranger, où il existe déjà des systèmes complets sans mécaniciens, il s'agit chaque fois de lignes complètement autonomes. Essaie d'imaginer que tu doives entrer dans la gare principale de Zürich avec GoA 4. Je ne sais pas si quelqu'un était en mesure de se payer un pareil système. Ceci est valable dans la situation actuelle. Mais nous ne savons pas ce qu'il y aura dans 15 ans. Peut-être que nous aurons d'ici-là une intelligence artificielle suffisante pour que cela fonctionne tout-a-coup.

Ivo: Ce qui est important, c'est qu'il n'y ait pas de stagnation dans notre branche et qu'on se retrouve pas dépassés soudainement par n'importe quoi d'autre, ce qui pourrait probablement nous conduire à rater le train en marche. Le fait est que la mobilité d'aujourd'hui revêt une importance autrement plus grande qu'il y a seulement dix ans. On pourrait déjà maintenant penser que les gens n'auront de toute façon plus besoin de voyager, puisque tout sera digital et que tout se travaillera dans des bureaux virtuels. Cela conduira alors malgré tout au fait que le modèle économique

de la mobilité finira par ne plus se relever. En particulier la mobilité sur les rails. C'est pourquoi nous devons réfléchir au moyen de maîtriser les défis de la digitalisation à l'avenir de sorte que nous puissions, d'une part, continuer à exister en tant qu'entreprise respectivement branche des transports et que, d'autre part, nous soyons en mesure de mettre les capacités nécessaires afin de prévenir tout effondrement. Il y a suffisamment d'exemple sur terre, particulièrement dans la zone asiatique et ou les

Les constructeurs de véhicules ne veulent plus continuer à nous vendre de la vieille technologie.

capacités sont insuffisantes. Ils ne peuvent tout simplement pas mettre en place un système ferroviaire. Nous disposons, au contraire d'un système ferroviaire. Comment pouvons-nous le moderniser afin que nous puissions mettre à disposition toutes ces capacités ?

Notre tâche dans le programme SmartRail 4.0 est de mettre en évidence ce qui est possible de manière impartiale. Ce qu'on en fera ensuite, relève de la capacité de décision des entreprises. Mais nous ne devons pas avoir, dès le départ, une idée préconçue de ce que doit être la solution. Ce serait une mauvaise approche. Mais ce que Yves dit avec justesse c'est que nous devons attaquer cette tâche avec ambition. Il ne s'agit donc pas de rapporter une moitié d'orange. Le but devrait être de rapporter toute la caisse d'oranges.

Markus: Cela signifie alors aussi qu'il pourrait exister des domaines où on laisse plus ou moins tout comme c'était avant?

Ivo: Les fournisseurs de systèmes ferroviaires vont nous contraindre au changement, tôt ou tard. Les constructeurs de véhicules ne veulent plus continuer à nous vendre de la vieille technologie, ils désirent continuer à se développer. Tous nos fournisseurs, comme par exemple dans le domaine de la signalisation, ne souhaitent pas nous vendre durant les 50 prochaines années des enclenchements avec des relais. D'une part, ils n'ont plus les gens disposant du savoir-faire et d'autre part, la technologie finira par ne plus être en mesure de fournir les matériaux. Des changements se produiront déjà uniquement en raison de ces conditions. Si nous continuons à faire comme aujourd'hui, en tant que branche, l'industrie finira n'importe quand par nous dire ce qu'elle a et qu'elle n'a pas standardisé.

Est-ce que nous le souhaitons ? Et qu'est-ce que cela représente au niveau des coûts ? A ce niveau, nous sommes complètement

dépendants de l'industrie. L'idée de la standardisation de notre côté est de nous permettre de garder la main sur la gestion et de dire quels systèmes doivent travailler ensemble. Nous voulons pouvoir choisir librement sur le marché. Et nous voulons obtenir un plus grand poids au niveau du marché, pas seulement en Suisse mais aussi en Europe. On verra bien si on est en mesure d'y parvenir. Mais si nous n'essayons pas nous n'avons aucune chance de réussir.

Markus: Quelle est votre réflexion en relation avec l'obsolescence ? Je ressens le chemin de fer comme un mélange d'éléments avec une courte existence et simultanément avec des éléments à la longévité impressionnante. Les CFF ont effectué, il y a peu, de très grosses commandes : TwinDexx, Giruno. Qu'est-ce qu'on fait avec tout cela ?

Yves: on jette...

Markus: parfaitement, on jette.

Yves: Non naturellement pas ! C'était formulé de manière ironique. La planification des migrations est une grande tâche. Il n'est pas réaliste de tout modifier avec une nouvelle technologie. L'horizon temporel de SmartRail 4.0 se situe aux environs de 2038. On doit alors réfléchir à quels véhicules doivent être adaptés et lesquels ne doivent pas l'être. Ce qui est important est d'adapter la troisième vague d'acquisitions 2025 (BaBe) aux nouveaux besoins. Les premiers trains devraient être commandés en 2020 et seront livrés environ en 2025.

Markus: De l'extérieur, on va certainement constater que SmartRail 4.0 va occasionner une dépense très importante. Quelle réponse avez-vous à fournir à cela ? Les gens ont l'impression que si on laisse tout tel que c'est actuellement, c'est là que cela coulera le moins.

Yves: C'est justement l'illusion. Premièrement, les systèmes de signaux actuels avec leurs signaux et leurs écrans, occasionnent des coûts pour un montant de l'ordre de plusieurs centaines de millions par année. Alors si on maintient un ancien système cela coûtera beaucoup d'argent en entretien. Prenons par exemple le GSM-R. Il est basé sur le système 2G. Swisscom met son système GSM hors service en 2020. Il n'y aura bientôt plus de composants pour ce système. Il devrait alors être maintenu en vie uniquement pour les chemins de fer.

Ivo: La branche des télécommunications est très intéressée au fait de remplacer le système. Elle ne souhaite pas non plus devoir proposer son ancien système à long terme. Les coûts explosent. Naturellement, un fournisseur peut approvisionner les chemins de fer en tant que client exclusif.

Mais comme c'est exclusif c'est forcément très cher.

Yves: C'est pour cela que LISA, la solution pour la manœuvre a été développée. Les frais d'entretien des radios analogiques progressaient de plusieurs centaines de milliers de francs chaque année. On ne reçoit plus de pièces de rechange, plus de batteries et on doit trouver des pièces de rechange n'importe où sur le marché gris. On doit acheter tout ce qui est possible de trouver. C'est exactement ce qui se passe avec tous les systèmes qu'on se contente de laisser comme ils sont. Les frais augmentent malgré tout.

Markus: Mon impression est que LISA a été construite de manière très bon marché. C'est partiellement difficile à comprendre. A titre de comparaison, les anciens radios analogiques étaient équipées de microphones de haute qualité. Est-ce qu'aujourd'hui on ne construit plus avec le même soin qu'à l'époque ?

La question est : combien peut-on payer ? Il s'agit naturellement d'un marché de niche.

Alex Brand s'invite dans la discussion. (Il travaille chez CFF-Telecom et a été impliqué dans le projet LISA. Aujourd'hui chez SmartRail 4.0.): Nous avons acheté pour la dernière fois les anciennes radios analogiques SE 160 en 2001. Le prix d'un exemplaire oscillait entre 8000 et 10000 Fr.

Elle a dû être reconstruite partiellement avec des composants actuels et ici aussi, au début, il a fallu plusieurs lancements jusqu'à ce que l'appareil fonctionne sur le terrain comme on pouvait l'attendre. Je ne souhaite pas discuter sur le fait que le fabricant du Hardware de LISA n'a particulièrement pas bien fait son travail. Nous avons eu des disputes orageuses avec le fabricant. Parfois on devait même lui donner des conseils. On aurait pu faire mieux. Malheureusement on ne peut plus le comparer avec la construction des radios analogiques. On ne peut plus s'offrir aujourd'hui cette manière de produire avec ce niveau de qualité,

Markus: Le fait de fournir ce niveau de qualité est-il tout simplement révolu ?

Yves: La question est : combien peut-on payer ? Il s'agit naturellement d'un marché de niche. J'aimerais encore dire quelque chose au sujet de LISA : tout n'est pas encore parfait, mais beaucoup d'améliorations ont pu être apportées. On a un nouveau boîtier qui est plus stable. Peut-être que les attentes ne sont pas partout de la même taille. Nous étions, il y a quelques

jours, à une foire avec LISA. Les chemins de fer étrangers trouvent cet appareil super et aimeraient bien se le procurer. Nous avons un très haut standard. Beaucoup ont flairé la bonne opportunité lors de la réalisation de LISA. La liste de souhaits était immense. Et beaucoup a été décrit comme absolument nécessaire. Et maintenant, nous pouvons établir la relation avec ce que je disais au début. A l'avenir, nous devons nous interroger souvent sur ce que nous sommes en mesure de faire et ce dont nous avons réellement besoin. Tu as déjà parlé des coûts en relation avec SmartRail 4.0. Oui, c'est juste, que nous coûtions quelque peu. Cependant, au total, cela nous coûtera nettement moins que si nous laissons la technologie actuelle atteindre simplement sa fin de vie. Nous partons du principe qu'au total nous allons pouvoir économiser un grand montant, à partir du moment où nous nous approvisionnons dans les composants standards et que nous ne nécessitons pas de réalisations spéciales. Nous ne cherchons pas à réinventer la roue partout.

Ivo: En outre, chaque système propriétaire doit être homologué individuellement. Cela engendre des coûts très élevés.

Markus: Quels sont actuellement vos champs d'activités principaux ?

Yves: Nos programmes principaux sont actuellement les processus et les exigences. A quoi ressemble le processus End to End ? Comment se comporte-t-il ? De quelles caractéristiques avons-nous besoin ? Traffic Management System est un thème important. Remplacement de RCS, Iltis, Nets. LCS (localisation, connectivité et sécurité) est aussi un grand domaine du programme. La technologie des enclenchements ETCS. Les tests ATO. Nous vou-

Quelques termes :

ATO (Automatic Train Operation)
exploitation à la conduite automatique

GoA (Grade of Automation)
Il y a un certain nombre de degrés d'automatisation :

GoA 0: *marche à vue, exploitation tramway*

GoA 1: *conduite manuelle avec surveillance du train*

GoA 2: *exploitation semi-automatique avec conducteur*

GoA 3: *conduite accompagnée sans conducteur. L'accompagnant peut décaler le train en cas de nécessité*

GoA 4: *exploitation entièrement automatique sans conducteur*

lons être sûrs que l'argent du contribuable ne sera pas dépensé quatre fois pour la même chose mais qu'au contraire on développe toutes les branches ensemble. Cette collaboration est unique. Normalement, chaque compagnie ferroviaire cherche à démontrer aux autres qu'elle a plus progressé. Ce sont les chevaux de bataille des CEO. Une autre question est de savoir ce qu'il existe à l'étranger. Peut-être qu'on peut apprendre quelque chose des autres. Nous travaillons aussi en collaboration avec l'EPFZ et l'EPFL.

Markus: Où serons nous en matière d'ATO dans 10, 20 ou 40 ans ?

Yves et Ivo rient.

Ivo: Je ne me permettrais pas de faire un pronostic à ce sujet. Mais je pourrais aussi poser une autre question. Serons-nous en mesure de trouver la relève nécessaire au niveau des mécaniciens de locomotives durant les 40 prochaines années si nous devons augmenter nos capacités dans les proportions qui nous sont imposées ? La manque de force vives va aussi toucher les mécaniciens de locomotives. Ce sont de bons professionnels. Jusqu'à présent nous parlons de conducteurs GoA 2. A ce niveau nous aimerions découvrir ce qui est effectivement possible. Qu'est-ce que cela signifie ? Je suis du même avis que Yves lorsqu'il dit qu'il est pratiquement impossible d'entrer dans la gare principale de Zürich en level GoA 4. Je peux par contre m'imaginer que dans un avenir prévisible, donc que je pourrai encore vivre, le GoA 2 sera possible à certains endroits. Je m'imaginais cela particulièrement dans les réseaux de S-Bahn. Je resterai prudent en ce qui concerne le GoA 3 et le GoA 4. D'autres personnes de mon entourage disent que cela devrait être notre but. J'accepte volontiers ce défi et j'étudie ce qui est réalisable du point de vue technique et surtout du point de vue économique. A la fin, c'est peut-être possible du point de vue technique mais cela n'a pas de sens au niveau économique. Il serait faux de dire tout simplement que le GoA 4 doit être notre objectif. GoA 2 sera déjà vraisemblablement tôt ou tard une thématique pour certaines lignes.

Yves: je peux élaborer une thèse avec certitude : dans 10 ans on en saura déjà beaucoup plus puisque nous aurons effectué de nombreux tests. Dans dix ans, les systèmes d'assistance à la conduite seront à disposition. Je ne sais pas non plus, à quel point on les utilisera effectivement. Si nous autres de SmartRail 4.0 faisons notre boulot correctement, il y aura quelques systèmes en moins et non tout un tas de nouveaux systèmes qu'il sera à nouveau nécessaire de maîtriser.

Markus: Merci beaucoup pour cet entretien captivant!

Le nombre d'annonces ADL envoyées continue à être immense et on doit constater que celui des annonces ADL ECO a augmenté massivement. On recourt à une valeur moyenne pour estimer les économies réalisées grâce à l'ADL. Actuellement on « compte » avec une économie d'énergie de 80 kWh par régulation ADL. Voir ci-dessous, le texte extrait du bulletin CFF. *Groupe technique VSLF*



Si 80 kWh sont économisés chaque fois qu'une recommandation est émise, le rapport décrit représente une économie de 320 kWh. Une énergie plus grande que celle prévue pour le tracé ! C'est ainsi que c'est calculé. Un meilleur système serait indiqué. Encore quelques exemples de signaux présentant l'image d'arrêt avec une recommandation de vitesse proposée par l'ADL. Exemple. 2025 : 7'500'000 recommandation/an x 80 kWh = 600 GWh

2014
Pronostics 109.5 GWh/an
Par ex. Train de marchandises, régulation de 20% de tous les trains (1800), Ø 185 kWh/régulation. Si l'on parvient, grâce à l'ADL à empêcher un train sur 5 de devoir s'arrêter devant un signal à l'arrêt, nous arrivons à économiser une énorme quantité de courant : à savoir, près de 300'000 kWh

par jour (1800 arrêts évités par jour x 185 kWh).

2015
« Calcul » 42 GWh/an
525'000 régulations/an = 1'438 régulations/jour = 16% de régulations ADL (20% = 52 GWh). Cela correspond précisément (!) à 80 kWh/régulation

2016
Communication Watt d'or : 72 GWh
Grâce à l'ADL, les CFF économisent 72 GWh par année au niveau du courant de traction. Cela correspond à la consommation annuelle de tous les ménages de la ville de Fribourg qui compte 36'000 habitants. Autrement dit 15'000 ménages.

2025
Pronostics pour 2025 : 600 GWh

Cela correspond à 7'500'000 régulations/an = 20'548 régulations/jour = 2,3/train
Extension du système ADL en 10 ans = facteur 14.3 (!) par rapport à aujourd'hui.
Les CFF se sont fixés comme objectif de ne circuler à partir de 2025 qu'avec du courant provenant des énergies renouvelables. C'est pourquoi ils veulent économiser 20% de l'énergie annuelle pronostiquée, à savoir 600 GWh, ce qui correspond à la consommation de 150'000 ménages. A titre de comparaison cela correspond à la consommation annuelle du canton du Tessin qui compte 350'000 habitants.

Communiqué de presse, 26.06.2017
Les CFF protègent le climat et l'environnement, la nature les remercie.

Les personnes qui choisissent le train se déplacent dans un souci d'efficacité énergétique et de préservation du climat. Grâce au chemin de fer, de précieux habitats naturels ont pu être restaurés. Avec la campagne de protection de la nature qu'ils ont lancée aujourd'hui, les CFF attirent l'attention sur leur engagement en matière de protection du climat et de l'environnement. Un grand arbre ornera symboliquement le hall de la gare de Berne durant un mois.

Sur une distance donnée, un trajet en train émet jusqu'à 20 fois moins de gaz à effet de serre qu'un déplacement en voiture. Si l'on excepte la mobilité douce, le chemin de fer est le moyen de transport le plus énergétiquement efficace et le plus respectueux de l'environnement. Les CFF entendent continuer d'améliorer leur bilan environnemental : d'ici à 2025, leurs émissions de CO2 seront divisées par deux par rapport à 1990, et le courant de traction sera entièrement issu de sources d'énergie renouvelables. Les CFF veulent économiser 20% de la consommation d'énergie annuelle pronostiquée pour 2025, ce qui correspond à la consommation annuelle de courant des 150 000 ménages du Tessin. L'efficacité environnementale du style de conduite du personnel des locomotives y contribue de manière importante. La « conduite adaptative » fournit des recommandations de conduite aux mécaniciens de locomotive pour leur permettre d'éviter les freinages imprévus avant les signaux d'arrêt. Les trains circulent de manière plus fluide, sont plus performants sur le plan énergétique, et préservent davantage le matériel.

« Signaux avancés indépendants » et ADL

S'il n'y avait pas les petits « à-côtés ». *Roman Isler, mécanicien P, section Hauenstein-Bözberg*

Le fait que l'ADL soit accepté de manière conséquente par nous autres mécaniciens de locomotives en tant que « régulation adaptative » et qu'il soit utilisé de manière judicieuse par les opérateurs du trafic ferroviaire dans les centrales de gestion du trafic, est chose bonne, bien que très onéreuse. Encore, s'il n'y avait pas les petits « à-côtés ». En préambule : je suis un adepte de l'ADL et, en tant que mécanicien, je me conforme de manière cohérente aux recommandations que je reçois. Depuis que j'ai pu, à de nombreuses reprises, écouter les explications des gestionnaires de l'infrastructure CFF alors que je fonctionnais comme instructeur lors de la journée de formation 1/2017 de CFF P, je ne considère plus l'ADL comme une mesure d'économie d'énergie mais bien plus comme un outil de gestion destiné aux opérateurs du trafic ferroviaire dont le but serait d'empêcher purement et simplement les conflits liés aux croisements et prévenir ainsi toute collision. Habité du doute raisonnable que la régulation ADL ne cherche pas à économiser de l'énergie mais plutôt à disposer trop de trains sur trop peu de voies, je conduis de manière beaucoup plus détendue et les manœuvres de freinage et d'accélération qui me semblaient plutôt douteuse ont perdu, à mes yeux, une partie de leur caractère énervant. Il est évident que ce moyen d'économiser des trillions de kWh de courant est nettement plus sexy pour la presse et finalement pour le contribuable. Cependant, je ne souhaitais pas écrire quelque chose à ce sujet. Arrêtons-nous plutôt sur le revers de la médaille et sur la mise en danger potentielle de l'exploitation que les annonces ADL peuvent engendrer. Ci-dessous un petit extrait de ma correspondance :

ESQ MD63FU du 22.05.2017: ADL ne s'est pas comporté correctement lors de ma course d'aujourd'hui : Au franchissement du signal avancé de Zofingen en direction de Britnau-Wikon présentant l'image d'avertissement le train 28505 n'a pas reçu 'ADL CANCEL' ! La régulation jusqu'à Dagmersellen a été maintenue, bien que je me sois arrêté devant le signal d'entrée qui était fermé et que j'aie dû y attendre un moment.

Réponse sous forme d'E-Mail du 24.05.2017: Bonjour Monsieur Z Selon Techbus RCS, ce cas n'est pas une erreur. ADL ne connaît pas l'emplacement des signaux



avancés « indépendants » et n'obtient aucune information de localisation des trains de la part de la technique d'enclenchement lors du franchissement de ceux-ci. L'optimisation n'est donc jamais interrompue ou supprimée après le franchissement d'un signal avancé indépendant. La première possibilité d'émettre une recommandation après le signal avancé A*12, se situe au niveau du signal d'entrée A12 à ZF. A cet endroit l'optimisation « ADL END » a été transmise. Nous nous tenons volontiers à votre disposition pour toute autre renseignement. Je vous souhaite une bonne journée.

Meilleures salutations
XY, FachBus Betrieb RCS-D / ALEA SBB

Pour faire simple : j'étais arrêté avec mon train durant plusieurs minutes devant un signal d'entrée à l'arrêt pendant que l'ADL cherchait à joyeusement à optimiser ma marche. Après avoir pu franchir ce signal, chose que j'ai naturellement faite une fois qu'il avait arrêté de mon montrer une image d'arrêt, j'ai finalement reçu un « ADL Cancel » ! Je suis parfaitement conscient du fait qu'ADL n'est qu'une recommandation et qu'un signal principal a plus de poids. Mais je suis aussi quasiment sûr du fait que n'importe quel psychologue du travail conviendrait qu'il est beaucoup plus difficile de prendre une bonne décision lorsque deux informations contradictoires se présentent simultanément. Si cette décision n'incombait plus au mécanicien mais à un automate, la réaction de l'ordinateur serait évidente dans ce cas : « Fail Safe ». Traduit librement, cela donne la réponse suivante « Je reste arrêté et je ne fais plus rien du tout jusqu'à ce qu'on procède à un Reset. »

19.04.2018, Olten (08:00), Brugg AG (08:11), InterRegio, Energie mit Rekuperation, Re460 (1), EW4 (7)

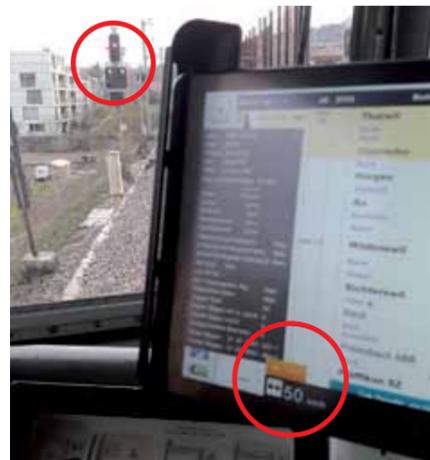
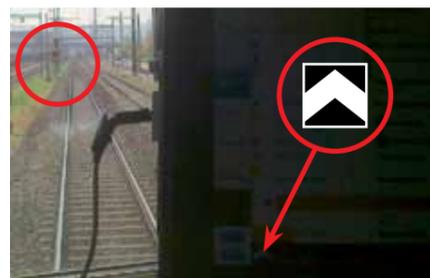
	SBB (31km)	Total (31km)
► Differenzierter Basispreis	95.17	95.17
Haltezuschlag	4.00	4.00
Basispreis Gewicht	0.00	0.00
► Basispreis Verschleiss	43.11	43.11
Umweltzuschlag	0.00	0.00
Gefahrenzuschlag	0.00	0.00
Rabatt Traktion	0.00	0.00
Deckungsbeitrag	0.00	0.00
► Energie	42.80	42.80
Total		185.08

über alle ISB	Total
Energiebezug in kWh	297.2
Verbrauchswert pro Bruttotonnen km	0.0231

Unverbindliche Preisanfrage. Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizerfranken (CHF) exkl. Mehrwertsteuer. Bitte beachten Sie die Bestimmungen im Leistungskatalog.

Folgende Elemente sind in der Berechnung nicht enthalten:

- Lämbonus
- Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr
- Zusatzleistungen
- ETCS Rabatt
- Rabatt Trassenqualität im alpenquerenden Güterverkehr



Annonces ADL pour un train circulant entre Aarau et Brugg AG. Conséquence : 4 x 80 kWh = 320 kWh économisés. Selon les calculs liés aux prix des sillons, un IR circulant entre Olten et Brugg est prévu de consommer une énergie correspondant à 297.2 kWh. Un échantillon de recommandations ADL malgré la présence d'un signal principal à l'arrêt.

Les aventures du signal de Block et de son frère – un conte de fées d'automne

Regardez ici et lisez dans les pages suivantes une histoire aventureuse sur le pauvre signal de block abandonné S248 près de Hornussen (AG) et de son frère jumeau S148 – un conte comme il aurait réellement dû se passer en l'an de grâce 2017. *Mécanicien P, section Hauenstein-Bözberg*

Il était une fois, il y a très longtemps, une petite et ravissante gare, perchée de manière un peu isolée au-dessus du village existant de Hornussen et située dans le Fricktal argovien si idyllique, le long de la ligne du Bötzbberg, entre Frick et Brugg. Après que la petite gare ait rempli sa longue mission, de manière tranquille et silencieuse, - a peine dérangée peu de temps par la construction de l'autoroute - on lui a volé sa mission, un jour et on a placé un signal de Block au lieu de son entrée. C'était le signal de Block S248, quelque chose de nouveau et de moderne – la mode était alors justement la « signalisation de type N ». Ce signal de Block a souhaité avoir un frère, chose que l'on a réalisée en lui adjoignant un frère jumeau. Ils l'ont donc appelé « signal de Block S148 ». De manière fraternelle, il se sont partagé le tronçon : S248 s'occupait de la sécurité du Block sur la voie de gauche et S148 de celle de la voie de droite. C'est ainsi que les deux frères ont agi durant de nombreuses années et il n'y avait aucune raison de s'en plaindre. Pourtant, un matin brumeux, l'ancienne gare de Hornussen s'est approchée de lui, elle qui ne devait son existence qu'à l'ancienne voie de raccordement et lui demanda d'une voie nouée : « mon cher signal de Block, ne préférerais-tu pas plutôt être un signal d'entrée ? Un grand et beau signal principal ? ». S248 a tout de suite été enthousiasmé par l'idée et a demandé toute la soirée à mère Infrastructure si lui et son frère jumeau S148 ne pouvaient pas devenir des signaux de gare. Pourtant, mère infrastructure n'écoula pas les deux frères et rejeta chaque fois leur demande. Elle disait chaque fois qu'une voie de raccordement sur la ligne était suffisante et que la petite gare devait être contente qu'on n'ait pas encore rasé sa maisonnette ! Les deux signaux de B n'abandonnèrent jamais leur vœu et c'est ainsi que mère Infrastructure a décidé un soir de gracieusement accéder à leur requête et ordonna à cousin RADN : « Dorénavant, vous serez des signaux principaux d'entrée, cependant, vos voisins resteront des signaux de Block et ne seront pas élevés au

rang de signaux de sortie. La voie de raccordement justifie dès à présent l'existence d'une gare ! » Ainsi fut dit, ainsi fut fait: Les deux signaux de Block se sont alors réjouis du jour où ils allaient enfin de venir de « vrais » signaux principaux d'entrée et étaient impatients d'atteindre ce fameux jour du 17 septembre de l'an 2017. Le jour devait être fêté en grandes pompes, car c'est aussi le jour où tante Sémaphore devait céder sa place et permettrait aux deux fiers signaux de Block de porter un chapeau, chapeau qui caractérisait chaque signal d'entrée. Sur leur chapeau figurait « HNS ». Il n'y avait pas à discuter, c'était la tradition. Pas du tout satisfaits de ce couvre-chef démodé, les deux frères n'ont plus désiré devenir des signaux d'entrée et ont supplié mère Infrastructure de tout rétablir Comme avant. Comme mère Infrastructure avait beaucoup de soucis avec sa parenté elle a tout de suite accédé à la requête et a prié cousin RADN de réaliser le souhait de ses enfants. Cousin RADN s'est élevé contre cette décision car toutes les invitations à la fête avaient été envoyées et qu'une annulation couterait cher. Cela était égal à mère Infrastructure qui voulait simplement retrouver sa tranquillité. Et c'est ainsi que cousin RADN télégraphia à tous les invités pour les informer que les festivités planifiées n'auraient pas lieu, mais qu'il restait confiant dans le fait que

la situation serait normalisée tôt ou tard: De rage, en réponse au fait que mère Infrastructure n'en faisait qu'à sa tête, cousin RADN a tracé ses deux fils S248 et S148 de la colonne des Block. C'est ainsi que le 17 septembre, comme chaque matin, le mécanicien Fritz passa devant les deux signaux de Block et se fit la réflexion de savoir pourquoi ils étaient encore là. Mère Infrastructure avait d'abord eu l'intention d'en faire des signaux d'entrée, puis renoncé ensuite, et cousin RADN les avait finalement bifés totalement ! Les deux signaux de Block ne purent pas croire ce que le mécanicien Fritz leur racontait : « Nous avons toujours été des signaux de Block ! » s'écria S248 et S148 d'ajouter : « Depuis que nous sommes ici, il n'y a jamais eu rien d'autre que des signaux de Block ! ». Comme le mécanicien Fritz n'avait pas beaucoup de temps, il poursuivit sa marche jusqu'à la prochaine gare où il dit à Casquette rouge - lequel avait un lointain lien de parenté avec mère Infrastructure et cousin RADN - qu'il devrait faire le nécessaire pour que tout rentre dans le rang. Casquette rouge, un des derniers dans son genre, écrivit immédiatement à mère Infrastructure pour lui demander de tout remettre en ordre. Mais mère Infrastructure ne pouvait pas croire que quelque chose de pareil ait pu se produire et il a fallu recourir à de nombreuses dépêches ainsi que d'innombrables séances de conseil avant que mère Infrastructure n'avise son cousin de tout remettre comme c'était avant.

A contrecœur, cousin RADN fouilla dans ses grandes archives pour trouver le bon livre et finalement, tout redevint comme c'était avant : C'est donc ainsi que le mécanicien Fritz pu passer, le 5 novembre 2017, de manière seraine devant les deux signaux de Block S248 et S148 et qu'on laissa les deux frères jumeaux, contents et heureux au km 47,8, comme ils l'avaient toujours fait depuis leur naissance.

Et ils vécurent heureux jusqu'à la fin de leurs jours. Cela relève cependant d'une autre histoire : l'ETCS. ➔

Nr. / no 85: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 17.09.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagina sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
511/1-6	Eiken – Hornussen: Modernisierung (neue Bahnhof und Streckengeschwindigkeiten) Hornussen neu als Bahnhof
1112	Anpassung Df 511

Nr. / no 93: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 17.09.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagina sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
511/1-6	Hornussen wird in einem späteren Termin zu einem Bahnhof
1112	Df 511 Kurven Raum Frick angepasst

Nr. / no 98: Gültig ab / Valable des / Valevole dal 05.11.2017
Ersatzseiten / Pages de remplacement / Pagina sostitutive

Seite Page Pagina	Anderung Modification Modifica
221/5	Sion: Anpassung Bahnhofsgeschwindigkeit Reihe A
481/1-4	Moutier: GSM-R
511/1,4	Frick – Hornussen: 47.8 Block S248/148
601/1,2,4,6	Siggenthal – Döttingen: [2]
602/5	Bülach: Anpassung Bahnhofsgeschwindigkeit Reihe A
702/1-5	Dorfnest: Inbetriebnahme Bauphase 2
711/5	St.G. Winkeln – Gossau: Geschwindigkeitsreduktion Reihe A
1605,1606	Neues Änderungsverzeichnis

Nouvelle application sur les prescriptions des CFF

Les CFF travaillent depuis de nombreuses années à un maillage électronique des diverses prescriptions PCT / DE PCT Infrastructure / PE PCT Transport / prescriptions locales / RTE etc. *Groupe technique VSLF*

L'origine de cette App remonte à l'accident du 29 juillet 2013 à Granges-Marnand et aux discussions qui ont suivi avec le CEO des CFF Andres Meyer. En ce qui concerne l'environnement de travail du mécanicien de locomotive CFF, un rapport externe a été demandé à Jürg Schmid de Schmid Safety Coaching, rapport qui a aussi tenu compte de nos récriminations en ce qui concerne le flot incessant de prescriptions qui nous sont distribuées. Au sujet des prescriptions, on découvre dans le rapport : « Pour les mécaniciens de locomotives, la sécurité est au centre des préoccupations. Ils considèrent cependant le nombre croissant de prescriptions de sécurité comme des obstacles et une mise sous tutelle. Il existe partiellement la sensation que la responsabilité est déléguée et que les prescriptions sont développées dans le but de compenser des lacunes infrastructurelles. » Les fondements sur lesquels l'App a été finalement développée ont été définis dans un petit groupe durant l'été 2014, groupe auquel participaient aussi des représentants du VSLF. Grâce à la solution proposée, les prescriptions ne sont pas devenues seulement plus maitrisables par les utilisateurs mais elles obligent en outre les rédacteurs desdites prescriptions à les mettre en conformité les unes par rapport aux autres. Finalement,

une bonne chose adaptée à nos besoins est née de l'accident de Granges-Marnand.

Appli Prescriptions Description

L'appli Prescriptions regroupe les prescriptions en vigueur dans l'entreprise selon une logique globale et thématique. L'objectif consiste à améliorer la convivialité pour le personnel opérationnel et à accroître la qualité des prescriptions. Exemple : une disposition d'exécution d'Infrastructure (DE PCT) relative à un article des prescriptions de circulation des trains (PCT) est affichée directement sous l'article des PCT correspondant. Il en est de même pour les prescriptions d'exploitation Transport et les prescriptions locales. La première version de l'application sera lancée en juin 2018.

Stade de développement

Le système de gestion du contenu destiné à saisir et éditer les prescriptions a été développé. La majeure partie des PCT, des DE PCT Infrastructure et des prescriptions locales a été saisie (importée). Il ne manque plus que les PE Transport. Il reste en outre de nombreux documents qui se rapportent aux PCT, DE PCT Infrastructure ou PE Transport qui doivent être soit supprimés soit intégrés aux prescriptions correspon-

dantes. Cette tâche devrait être achevée d'ici la fin 2018.

L'interface utilisateurs est pratiquement achevée et sera testée au mois d'avril. CFF IT se charge actuellement du module de modification et des pages de gestion des paramètres et des favoris.

Prochaines étapes

Test pratique en avril 2018 suivi de l'intégration des améliorations Lancement à partir de mai 2018 À partir du 1er juillet 2018, les prescriptions en vigueur sont celles figurant dans l'application. Le contenu couvrira au minimum les PCT, les DE PCT et les prescriptions locales, et si possible les PE Transport. Pour P-VM également le manuel relatif à l'assistance clientèle et à la production ferroviaire. La réglementation RTE 20100 sera importée au deuxième semestre. Les modifications apportées à partir du 1er juillet 2018 seront communiquées via les avis de modification dans l'application. ➔

1) Jürg Schmid, ancien pilote militaire, président du syndicat des pilotes chez Swissair, chef de la division « sécurité » de Swissair et membre du conseil ENSI (Inspectorat fédéral de la sécurité nucléaire).



L'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive

L'examen professionnel fédéral (EP) de mécanicienne et de mécanicien de locomotive permettra aux mécaniciennes et mécaniciens d'obtenir un brevet fédéral (BF) octroyé par le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI). Felix Traber, mécanicien Zurich, chef du projet «SBFI-Anerkennung Lokpersonal» et président de L'organisation de l'examen professionnel fédéral confiée à l'association VHBL-AFSM

Désormais reconnue, la profession sera ainsi intégrée au système de formation (en plus de l'admission délivrée par l'OFT) et sa compétitivité s'en trouvera renforcée. L'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive est axé sur les principales compétences opérationnelles. L'expérience professionnelle et la capacité de réflexion figurent au premier plan. Le savoir empirique et le savoir implicite doivent être explicités de manière à pouvoir être mesurés.

* De façon simplifiée, le savoir implicite, ou la connaissance tacite, correspond à ce que l'on connaît sans pouvoir l'exprimer, à ce que l'on sait faire sans pouvoir expliquer comment; la compétence renferme un savoir implicite et l'on n'a pas les mots pour décrire cette compétence ou la transmettre verbalement. (source: Wikipédia)

Le rapport de réflexion, qui correspond à la partie écrite de l'examen, est élaboré sur la base des instruments définis dans

le modèle d'examen. Le candidat rédige le rapport de façon autonome en amont de l'examen oral. Tous les documents élaborés (présentations de travaux, grilles de compétences et contrôle de la disposition) sont à joindre au rapport de réflexion sous forme d'annexes. Ils seront alors évalués par une équipe d'experts.

L'épreuve orale consiste en un entretien professionnel, lors duquel le candidat commence par présenter les principales connaissances tirées du rapport de ré-

flexion. Il répond ensuite à des questions au sujet du rapport de réflexion et applique son savoir empirique à de nouvelles situations.

Pour en savoir plus sur le modèle d'examen, nous vous invitons à consulter le règlement d'examen et la directive correspondante.

L'organisation de l'examen professionnel fédéral confiée à l'association responsable VHBL-AFSM :

L'«Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM)» a été fondée le 15 février 2017 à Berne.

L'association responsable réunit les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et organisations du monde du travail (Or-Tra) – comprenant notamment des associations professionnelles et partenaires sociaux – intéressées par l'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive. Ses membres sont l'Union des transports publics (UTP), BLS SA, RAILplus AG, CFF SA, ainsi que les partenaires sociaux et représentants des employés suivants: Syndicat du personnel des locomotives du Syndicat du personnel des transports (SEV-LPV), association du personnel transfair et Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF).

L'association VHBL-AFSM organise l'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive à l'échelle nationale pour le compte de la Confédération, qui lui confie ainsi une mission souveraine. L'exécution de ce mandat repose sur le règlement d'examen approuvé par le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI).

L'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive ne remplace aucunement l'examen de capacité de l'Office fédéral des transports (OFT), lequel reste en charge de l'admission relevant de la souveraineté policière. En organisant cet examen, l'association VHBL-AFSM assure l'ancrage de la profession dans le système de formation suisse. L'examen peut être passé librement.

Un candidat qui possède une solide expérience professionnelle et s'interroge sur sa pratique professionnelle en faisant preuve d'autocritique remplit les conditions déterminantes pour obtenir l'EP. La directive définit les exigences liées à l'examen. Il est prévu qu'un cours de préparation à l'examen soit proposé par un institut de formation. Celui-ci sera cofinancé par la Confédération.

www.vhbl-afsm.ch/fr/

Sérvice clientèle

En raison de gros travaux entre Genève et Lausanne, le trafic sur ce tronçon a été largement modifié durant les week-ends du mois d'avril. Matthieu Jotterand, mécanicien CFF Voyageurs Genève et président section Genève VSLF



Tout était supprimé et à la place étaient mises en route des «shuttles» entre Genève-Aéroport et Lausanne, cadencées au quart d'heure. Au niveau ferroviaire, le système fonctionnait plutôt bien et un certain nombre d'informations à la clientèle étaient transmises. Côté matériel roulant, la qualité requise n'était absolument pas au rendez-vous.

En effet, aucun système d'information embarqué (KIS) n'était programmé, contrairement à ce qui se fait habituellement en suisse-allemande. Pour le personnel des locs se présentaient plusieurs options, tout aussi insatisfaisantes les unes que les autres. Certains ont choisi de laisser l'affichage vierge, d'autres ont fastidieusement introduit à la molette peu ergonomique les destinations. Dans les deux cas, il fallait faire les annonces des arrêts manuellement. D'autres ont repris des numéros de RegioExpress existants, cela avait l'avantage de faire les annonces d'arrêt mais l'affichage de destination était erroné et les correspondances sur les plateformes loufoques.

Dans tous les cas, à l'arrivée à Lausanne (ou à Coppet ou Morges le soir), le mécanicien n'avait aucune autre alternative que d'abandonner les clients à leur sort. En effet, les numéros de circulaire permettant au mécanicien de savoir quoi annoncer n'étaient pas toujours disponibles et, quand ils l'étaient, la plupart des trains n'y étaient pas repris.

Après avoir tant bien que mal essayé de se débrouiller avec ce qu'il avait à dispo-

sition, le mécanicien aurait pu espérer recevoir un mail d'excuses en début de semaine. Que nenni, il a reçu un mail lui reprochant d'avoir mal fait son travail ! Un mail qui se plaignait de l'introduction de mauvais numéros dans le KIS, alors que le cas le plus fréquent était dû au fait qu'avec la RABe 511 cela se réintroduit parfois tout seul selon le roulement initial du véhicule.

Un mail qui critiquait (photo anonyme à l'appui) un mécanicien ayant inscrit «LausanneGeAp» (sur le KIS pour indiquer qu'il s'agissait d'une navette effectuant ce trajet). Les CLP ont écrit «ce train fait Lausanne-GeAp, mais où va-t-il?» La réponse à cette question serait simple à trouver si les services responsables de la programmation du KIS avaient fait leur travail. Si quand il y avait des travaux ou des événements spéciaux tels que festival par exemple l'information suivait et que chacun tirait à la même corde.

En attendant, le mécanicien est condamné à subir cette médiocrité sur le terrain et à essayer de réduire au minimum le mécontentement pourtant justifié des clients. Le summum, à titre personnel, je suis sorti avec le gilet sur le quai à Lausanne pour nettoyer le pare-brise, je me suis fait assaillir de clients perdus, entre temps ma RABe 511 a introduit un numéro de train farfelu qui a mis encore plus de doutes. Cerise sur le gâteau, aucun CLP lausannois n'avait pensé à sortir les brosses et seaux d'eau.

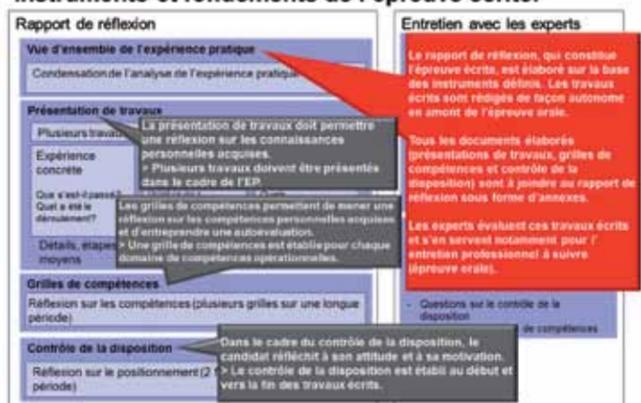
Pourquoi un examen professionnel fédéral pour le personnel des locomotives? Objet et intérêt de l'examen.

Objet	<ul style="list-style-type: none"> Les mécanicien-ne-s de locomotive de catégorie B/B100/B80 selon l'OCVM qui conduisent en premier lieu des trains du service de ligne sous leur propre responsabilité suivent aujourd'hui une formation spécifique auprès d'une ETF, cette formation étant sanctionnée par un examen de capacité OFT. Il s'agit d'une admission relevant de la souveraineté policière qui ne constitue pas un diplôme dans le cadre du système de formation. L'examen professionnel fédéral (EP) permet d'obtenir un diplôme reconnu au niveau fédéral.
Intérêt	<ul style="list-style-type: none"> Proposer une qualification reconnue pour la profession (ancrée dans le système de formation) et un accès à de nombreuses offres de formation continue Permettre l'obtention d'un brevet fédéral d'une durée de validité illimitée Stimuler la capacité de réflexion du personnel des locs, pour une sécurité et une qualité accrues bénéfiques à TOUS (clientèle, ETF et personnel lui-même) Soutenir les mesures visant à remédier à la pénurie de personnel spécialisé ainsi que la gestion des évolutions actuelles et futures Accroître la compétitivité des collaborateurs sur le marché de l'emploi Offrir une meilleure protection sociale en cas d'incapacité de gain

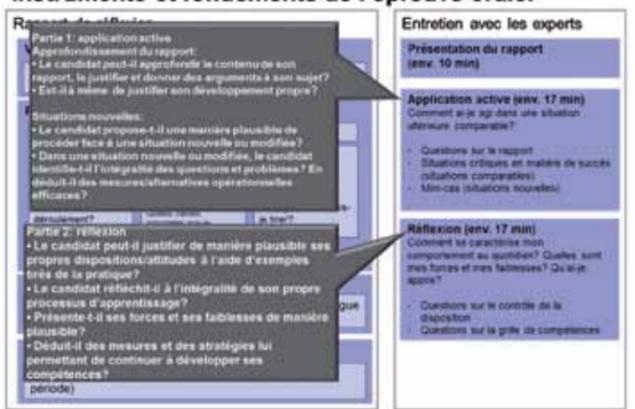
Concept de l'examen professionnel fédéral. Instruments et fondements de l'examen.



Concept de l'examen professionnel fédéral. Instruments et fondements de l'épreuve écrite.



Concept de l'examen professionnel fédéral. Instruments et fondements de l'épreuve orale.



Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
 Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
 Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste

Train fantôme à une heure fantomatique

« Courses d'essai de nuit pour des systèmes d'assistance du mécanicien ». C'est le titre sobre que portait l'essai qui a débuté à Berne dans la nuit du 4 au 5 décembre 2017. Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



« Systèmes d'assistance » est ici un terme trop modeste. Car effectivement les journalistes présents ont été les témoins de la première course en voie ouverte d'un train pour lequel les ordres de rouler et de freiner ne sont pas venus du mécanicien mais ont été transmis par un système de télécommande. Avant la partie pratique, les environs trente représentants des médias ont été informés sur le test auquel ils allaient assister. Le fait que cette manifestation jouissait d'une très grande priorité dans le monde ferroviaire a été attesté par la présence des plus hautes instances dirigeantes. Andreas Meyer (CEO CFF), Peter Spuhler (CEO Stadler Rail) et Thomas Küchler (CEO SOB) ont expliqué comment, grâce à des systèmes digitaux intelligents, les capacités des installations ferroviaires seraient en mesure d'augmenter. « De la technique au lieu du béton » et « mise en réseau » me sont restés comme des slogans. Peu après minuit les présentations Indoor ont été terminées et nous nous sommes rendus sur la voie 9 où le train d'essai,

un Stadler RABe 511, est entré en gare. La porte de la cabine de conduite est restée ouverte. Andreas Meyer s'est entretenu avec le mécanicien. Avec quelques minutes de retard, celui-ci a mis le train en mouvement. Il a conduit le train de manière conventionnelle jusqu'à Mattstetten, jusqu'au panneau « CAB » qui représente le point de départ de l'essai. Depuis ici, le train entre en surveillance totale et les instructions de conduite sont retransmises dans la cabine sur un écran de contrôle. Depuis cet endroit, c'est l'automate qui prend les commandes. Dans le compartiment voyageurs, un collaborateur est assis devant un ordinateur et il transmet par ce moyen les instructions de vitesse au train. Comme conduit par un fantôme, le train accélère, freine et effectue un arrêt d'urgence. Sur l'écran de contrôle, je vois le point rose indiquant la vitesse de consigne se déplacer comme si le mécanicien adaptait lui-même la vitesse. Naturellement cela est d'une certaine manière, très impressionnant. D'un autre côté tout se déroule encore ici sous un aspect purement

digital. Les données sont calculées par le biais d'un ordinateur puis transmises d'ici à là, jusqu'à ce qu'elles soient concrétisées au point digital terminal. Aucune interaction avec les influences de l'environnement ne se déroule dans ce processus. Considérations d'un mécanicien.

Lorsque je m'exprime sur le thème des trains « autonomes » on m'accuse tout de suite de partialité. Je trouve cela compréhensible. Pourtant la menace plane toujours au-dessus de moi qu'un jour, ma profession préférée, à savoir conduire des trains, pourrait être effectuée par des machines. Pourtant, est-ce que j'ai vraiment peur que cela arrive ? Dans les faits mes considérations sont totalement différentes. Il y a surtout de la curiosité, pour comprendre comment tout cela sera résolu du point de vue technique. D'un autre côté, je vois un nombre incalculable de situations pour lesquelles je suis pratiquement sûr qu'un système technique sera poussé à ses limites parce qu'il lui manque l'expérience que chaque mécanicienne et chaque

mécanicien accumule durant les années. Andreas Meyer a aussi affirmé, durant son exposé, qu'il ne pouvait pas s'imaginer des trains complètement sans conducteur. Pour l'essai d'aujourd'hui, les conditions météorologiques étaient favorables. Le système rail - roue a parfaitement fonctionné comme on peut le voir dans les modèles physiques dans une situation idéale. La ligne a été délibérément choisie parce qu'elle remplit les conditions techniques de base pour un pareil essai. Sur l'ensemble du pays, seuls 4 tronçons sont équipés de l'ETCS en Level 2 : la ligne Rothrist-Mattstetten y-compris la bifurcation en direction de Soleure, le tunnel de base du Lötschberg, le tunnel de base du Gothard et un tronçon le long du Léman. Sur toutes les autres lignes, l'essai d'aujourd'hui n'aurait pas pu se dérouler dans

les conditions actuelles. Cela fait neuf ans que je suis mécanicien et que je conduis des trains sur les rails. Des rails qui sont secs, mouillés, enneigés, vieux ou neufs. J'ai la pratique sur 7 types de véhicules différents avec chacun ses particularités et ses bizarreries. Des pannes surgissent de temps à autre et je suis capable d'en résoudre un certain nombre. Je connais mes lignes et je reconnais le comportement des passagers. Au début je commettais beaucoup plus d'erreurs qu'aujourd'hui. Désormais, je vois les situations arriver et je suis en mesure d'agir de manière proactive. Tout cela contribue à la sécurité et au confort des passagers.

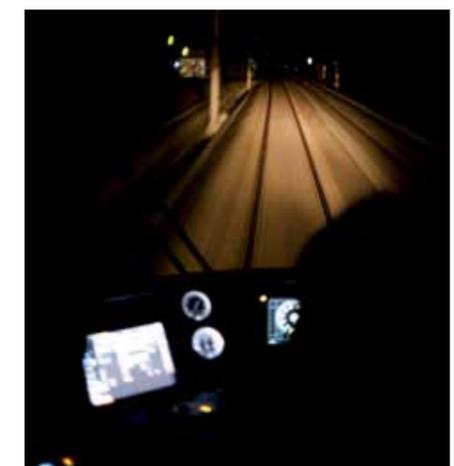
Homme vs machine.

Après la manifestation d'aujourd'hui, j'ai plus de questions ouvertes que de réponses. Comment le numérique sera-t-il en mesure d'accumuler l'expérience acquise durant de nombreuses années ? Comment pourra-t-on apporter à un système la capacité d'interpréter le comportement des voyageurs ? Est-ce que les hypothèses modélisées sont correctes et économisera-t-on effectivement de l'énergie tout en gagnant de la capacité ? Pourquoi met-on des informations à disposition de ces systèmes techniques alors que moi, en tant que mécanicien, je ne peux pas en bénéficier ?

Comment est-ce que je conduirais si je disposais de ces informations ?

Dans le train d'essai d'aujourd'hui, les mondes sont entrés en collision. Pendant que les exposants du monde ferroviaire extrapolent à grande échelle les données fournies par cet essai simplifié, je vois, de mon côté, la réalité quotidienne. Le sprayage sur le train d'essai n'en était qu'une illustration. Le monde réel fournit une certaine patine, pas les uns et les zéros.

Je suis un ardent défenseur du système « homme ». Les humains sont extrêmement universels, capables d'apprendre, créatifs et intelligents. Les systèmes digitaux ont certainement un grand potentiel. Pourtant le potentiel du système humain me semble loin d'être épuisé. J'ai gardé le meilleur pour la fin Je suis un peu jaloux du fait que ces stupides ordinateurs génèrent plus d'enthousiasme que nous autres, hommes analogiques mais qui finalement effectuent comme toujours leur travail nettement mieux. Et cela, probablement pour très longtemps encore.





Négociations salariales

Afin de financer la progression salariale des mécaniciens de locomotives conformément à la CCT, le SOB a mis environ 1% de la masse salariale à disposition. Pour une grande partie du personnel du SOB, la négociation salariale s'est déroulée conformément aux objectifs ancrés dans la CCT. Cela n'a malheureusement pas été le cas pour le personnel des trains et des locomotives. Dans l'article 6.2 de l'annexe à la CCT, il est établi que la progression salariale des mécaniciens et des agents de trains doit être calculée sur une période de 20 ans entre le moment où la formation de base est terminée (plage salariale minimale) et le maximum prévu dans la plage salariale supérieure correspondant à la fonction effectuée. Afin de prendre en considération la spécificité de ces deux fonctions en raison de la grande amplitude comprise entre les deux seuils de la plage salariale, il y avait lieu de répartir les employés sur deux plages salariales. C'est ainsi que les augmentations de salaires n'ont été calculées qu'en fonction de la plage salariale supérieure et non sur l'amplitude complète des deux plages de salaire. Le SOB a promis certes d'effectuer des corrections « manuelles » afin de pouvoir respecter l'objectif des 20 ans au maximum, prévus par l'article 6.2. Aux yeux des syndicats ce n'est qu'une solution cosmétique qui s'effectuera au détriment des collaborateurs concernés. De même, c'est un signal fatal adressé

à l'intention du personnel des locomotives et des trains, à savoir les deux catégories de personnel qui seront concernées par une augmentation de leurs effectifs dans des temps pas si lointains, en vue de réaligner la coopération avec les CFF dans le cadre des concessions grandes lignes. Il ne faut pas non plus perdre de vue que lors de l'introduction du nouveau système salarial, seules ces deux catégories de personnel ont perdu quelques plumes. La suppression des garanties salariales au niveau du personnel roulant a permis à tous le personnel de l'entreprise soumis à la CCT d'en profiter. Les syndicats sont résolus à utiliser tous les moyens nécessaires – y compris les voies juridiques – pour faire respecter la CCT. Si la CCT était appliquée correctement, cela correspondrait à une augmentation de salaire 25% plus élevée que celle qui était prévue initialement.

Coopération dans le trafic grandes lignes

En décembre 2017 une communication a été faite sur la mise en vigueur de la coopération entre les CFF et le SOB. Durant au moins les douze prochaines années, un engagement ferme visant le travail commun dans le trafic longues distances a été pris. La ligne sommitale du Gothard, ligne pour laquelle le SOB avait préalablement prévu de prendre une concession de manière autonome, constituera la première ligne de cette coopération. Par la mise en vigueur de ce contrat de coopération, les CFF ont

mandaté le SOB, dès décembre 2020 et jusqu'à la fin de la concession valide, pour l'exploitation de la ligne IR allant de Bâle via Lucerne et Zürich via Zoug en passant par la ligne sommitale du Gothard pour rallier Locarno. Pour réaliser ce projet, le SOB a commandé, encore en décembre 2017, onze trains navettes supplémentaires de type «IR FLIRT», qui sont identiques aux 6 trains destinés au Voralpen-Express 2020. On compte sur un effectif d'environ 45 mécaniciens de locomotives pour la mise en place du concept d'exploitation des IR franchissant le Gothard.

La deuxième ligne concernée par cette coopération relie Berne à Coire en passant par Zürich. La décision définitive d'exploitation pour cette ligne n'est pas encore tombée. Cela dépend d'une décision de l'OFT concernant l'octroi des concessions grandes lignes qui est attendue durant le premier semestre de 2018. C'est pourquoi une éventuelle reprise de l'exploitation en pourrait pas être envisagée avant décembre 2021. L'exploitation de cette ligne nécessiterait aussi environ 45 mécaniciens.

Caisse de pension

2017 a été une excellente année boursière. La fondation collective Symova attendait un rendement de 7.5%. Grâce à ce fonds de placement, le degré de couverture a pu être maintenu et ceci en dépit du fait que le taux technique a été abaissé de 2.75% à 2%. L'abaissement du taux technique entraîne

une réduction du taux de conversion ce qui induit une plus faible rente de vieillesse. Afin de limiter la baisse de prestation qui résulte en la réduction du taux de conversion les fonds individuels de prévoyance ont été augmentés en conséquence, à la charge de l'organe de prévoyance. Si les rendements obtenus n'avaient pas atteint environ la valeur des obligations plus élevées, la conséquence aurait été une baisse du degré de couverture. Afin de parvenir, à l'avenir, à maintenir le niveau de prestations, les cotisations individuelles ont été augmentées en conséquence dès le 1er janvier 2018. Cette hausse est relativisée par la suppression de la cotisation servant à compenser le risque de splitting et les fluctuations. Malgré une hausse du montant de cotisation de 11%, la plupart des collaborateurs paient de plus faibles cotisations à la caisse de pension.

Thèmes de la CCT

Modèles de travail :

En 2016, les syndicats ont interpellé le SOB en vue d'introduire des modèles de temps de travail différents. Bien que dans un premier temps, le SOB ait démontré un faible intérêt à cette question, un certain nombre de modèles ont pu être présentés grossièrement en 2017. Pour nous, telle une question d'urgence mais aussi dans l'intérêt de l'entreprise, il nous a semblé bon de revendiquer un compte d'épargne de temps à l'image de la « Flexa » des CFF. Il y a lieu de tenir compte des particularités spécifiques à l'entreprise pour les personnes concernées lors de la mise en place. D'autres discussions sont planifiées en 2018.

Négociations sur la CCT :

L'introduction planifiée de la révision totale de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) en date du 9 décembre 2018 oblige le SOB à planifier des négociations sur l'adaptation des BAR.

Règlementation des temps de marche (Annexe 3, Art. 3)

Cette thématique prise en main en 2016 déjà arrive à bout touchant. En conformité avec la CCT, l'utilisation prévue a été précisée des règles supplémentaires ont été négociées. On devra alors parler d'une bonne solution si les nouveaux accords peuvent être introduits tels quels dès le 1er janvier 2018. Il n'y a toujours pas d'accord en ce qui concerne les bonifications des services qui ne sont pas décomptés en fonction de la CCT.

Total des pauses non payées > 90 minutes (Annexe 10, Art. 6.3) :

Cette thématique a été provisoirement suspendue et sera reprise lors des prochaines négociations sur les BAR. ➔

Concessions grandes lignes

Commentaire relatif à l'attribution des concessions grandes lignes par l'OFT.

Felix Traber, mécanicien Zurich

Le 19 avril, l'OFT a communiqué sa décision concernant la répartition des concessions grandes lignes. Simultanément, l'OFT a débuté sa consultation des cantons touchés, des communautés tarifaires, des entreprises de transport ferroviaire et gestionnaires de l'infrastructure concernés par la décision relative aux concessions planifiées. Le BLS devrait obtenir, en décembre 2019, deux concessions grandes lignes, à savoir Berne – Bienne et Berne - Olten. L'ensemble des lignes IC ainsi que le reste du réseau «de base» devrait rester pour 10 ans dans les mains des CFF (décembre 2019 à décembre 2029) sous la forme d'une concession durable et dont certaines lignes IR seront exploitées en coopération avec le SOB.

Un arrière-goût insipide

Il n'en demeure pas moins qu'à l'OFT on a enfin remarqué, de même que dans le monde politique de manière générale, que les conditions cadres légales en vigueur jusqu'à présent conjuguées aux délais irréalistes qui leur étaient impartis, n'étaient pas adaptés à la mise en place d'une mise au concours « correcte ». Le « concours d'idées », présenté à de



maintes reprises, semble quelque peu élimé, quand bien même il a au moins des résultats positifs en ce qui concerne la ligne sommitale du Gothard dans l'intérêt de la clientèle des transports publics et particulièrement pour la région touristique Andermatt/Gothard et la Léventine. La coopération planifiée avec le SOB va proposer une offre attractive et une amélioration substantielle par rapport à la situation actuelle.

Il est également important de noter que tous les protagonistes impliqués dans le processus ont présenté les choses simplement. Les conditions d'exploitation et les exigences liées au personnel – nous les avons décrites dans le Locofolio 2/2017 – restent toutefois sur le carreau et sont assorties d'un certain nombre de points d'interrogation. Des points d'interrogations qui déstabilisent tout particulièrement le personnel concerné.

Une modification remarquable

Avec la réduction du rendement lié au monopole, la nouvelle régulation des rende-

ments financiers maximums pour les CFF aura comme conséquence une réduction des gains d'environ 100 millions de francs par année pour les CFF. En outre la ligne non rentable de Berne – Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds va être transférée sur les concessions grandes lignes ce qui va une nouvelle fois faire fondre les gains des CFF ce qui constituera une décharge pour les cantons de Berne et de Neuchâtel qui sont en difficulté financière, ainsi que pour la Confédération. La situation se reproduit aussi dans la Vallée du Rhin où le trafic effectué par les RegioExpress sera intégralement transféré du trafic régional à celui des grandes lignes. Ici, à côté de la Confédération, ce seront le canton de St-Gall et, dans une moindre mesure, celui des Grisons qui en seront les bénéficiaires. Tout cela doit vraisemblablement constituer une sorte de « compensation » car le système actuel ne permet quasiment pas aux autres compagnies ferroviaires (autres autres le BLS) de faire le moindre gain, en raison du fait qu'elles sont actives uniquement dans le

trafic régional qui est subventionné exclusivement par les pouvoirs publics. Les souvenirs qui nous ramènent au cas

encore pendant de « car postal » sont réveillés, là où du côté des propriétaires on réclame innovations, rendement, etc., mais que cela n'est guère finançable, car le rendement ne doit pas exister dans le trafic régional ou du moins représenter une faible valeur nominale.

La pression exercée sur les transports publics va se renforcer continuellement durant les prochaines années. Il y a lieu de se poser la question de savoir quelle utilité on est en mesure de générer effectivement en poussant le système dans une pareille « concurrence ». Le personnel pourra dans tous les cas en ressentir les effets. La situation actuelle est déjà un avant-goût de ce qui nous attend.

Grâce à une planification intégrale et intelligente, il doit être possible de dégager un rendement maximal dans l'intérêt des pouvoirs publics donc de nos clientes et clients. Espérons que cette connaissance mûrira auprès de tous les protagonistes et que les conséquences qui en découlent seront développées et mises en application. ➔



Nouveau système salarial

Il devrait y avoir un nouveau système salarial et ce fait était évident dès le début, pour tous les partenaires de la négociation. De tous les côtés on a senti que la disponibilité envers des changements était sensible et que le système salarial actuel, âgé de 15 ans, devait être modifié tout en assouplissant les anciennes positions archaïques mais qui avaient fait leurs preuves jusqu'à présent. Dans le cadre de discussions constructives, nous avons réussi à élaborer, ce qui constitue à nos yeux, un système salarial nouveau, meilleur et surtout plus transparent.

Les plages salariales ont été renumérotées et adaptées aux circonstances effectives. Les valeurs minimales des plages salariales ont été relevées sensiblement (de plusieurs milliers de francs), les valeurs maximales réduites d'un peu et arrondies au prochain montant entier. A cause de la nouvelle CCT, le passage automatique d'une plage salariale individuelle à une autre ne se fait pas. Des rétrogradations de plage de salaire ainsi que des pertes de garantie liées à la nouvelle structure des plages salariales ont rarement été le cas, pas plus d'ailleurs que des corrections salariales vers le haut (exception faite des relèvements en direction du minimum de la plage de salaire). En ce qui concerne le changement de plage salariale, il existe

de nouvelles règles. Dorénavant, un supérieur hiérarchique doit justifier chaque cas où il désire ralentir la progression (avant il lui suffisait d'en faire la demande).

Il existe un nouveau mécanisme de répartition pour les progressions individuelles en ce qui concerne les augmentations de salaire. Celui-ci est plus simple et plus clair. L'évaluation du collaborateur n'a plus d'influence sur sa progression individuelle. C'est uniquement sa position dans la plage salariale qui influence l'ampleur de la progression individuelle. Le nouveau système salarial ne contient plus d'affirmation quant au temps nécessaire pour traverser la plage salariale.

A côté des hausses salariales individuelles, une « réserve de prestation » a été introduite. Cela permettra de compenser la part des prestations individuelles contenue dans l'évaluation des collaborateurs. C'est ainsi que l'évaluation personnelle n'est pas supprimée, mais qu'elle n'a plus d'influence sur la progression salariale. Une incitation financière continue ainsi à exister car la réserve de prestation est alimentée durant de nombreuses années et versée par décision conjointe des syndicats et de Thurbo en tenant compte des évaluations individuelles sur les performances durant les années écoulées.

Le nouveau système salarial a été introduit le 1er janvier 2018. Les hausses de salaires

seront ainsi calculées pour la première fois, cette année, sur la base du nouveau système.

Négociations sur la CCT 2017

Hormis le nouveau système salarial, nous avons aussi négocié d'autres secteurs de la CCT, exception faite des paragraphes déjà négociés en 2016 et qui concernaient le temps de travail et les vacances. La réglementation sectorielle du temps de travail spécifique au personnel des locomotives et aux agents de trains n'a pas été touchée non plus.

Les modifications les plus importantes de la CCT concernent sa durée de validité minimale jusqu'en 2020, l'augmentation des indemnités de nuit et du dimanche à 7, respectivement 14 francs par heure ainsi qu'une « assurance des indemnités » en cas de maladie ou d'accident à partir du 30ème jour. Les délais de résiliations ont été prolongés pour les anciens collaborateurs. Afin d'éviter des licenciements, Thurbo s'efforce en outre, de tenir compte autant que possible des restrictions médicales de ses collaborateurs, dans les services. En contrepartie, lors de services dans d'autres dépôts et lors des cours, la bonification pour le déplacement ne concernera que le chemin parcouru en plus et non l'ensemble du déplacement. Une partie de la somme dédiée aux augmentations de salaire a été

utilisée pour le financement des hausses des indemnités.

Problèmes de mise en application de la nouvelle CCT

La mise en application de la nouvelle CCT ne se déroule malheureusement pas comme nous aurions pu nous y attendre. Il a fallu tout d'abord une éternité pour que la CCT soit envoyée aux syndicats pour obtenir leur signature. Elle a finalement été envoyée par Thurbo mais il était impossible de savoir à qui elle avait été adressée. Lors d'une nouvelle tentative, les documents n'étaient pas complets ; il manquait les nouveaux ajouts au procès-verbal. Finalement ce fut la bonne et les documents ont pu être signés dans leur intégralité.

Hormis les difficultés liées aux échanges de papier, nous avons dû constater, déjà peu après le début de l'année, que Thurbo interprétait quelques articles d'une autre manière que nous. Il s'agissait ici, entre autres, des possibilités non négligeables de changement de plage salariale, les questions de liste de rang lors d'augmentation salariale, respectivement d'élévation dans la plage salariale ou d'attribution à une plage salariale lorsque le collaborateur exerce une fonction supplémentaire. En contrepartie Thurbo a décidé de mettre en vigueur la nouvelle réglementation des temps de marche pour le changement

d'horaire au lieu du début de l'année (début de la validité de la nouvelle CCT) sans en informer le personnel.

Ce que les signes précurseurs nous laissaient entrevoir, a été confirmé avec le décompte de salaire de janvier. Dans le cas des salaires situés au-dessous de la plage salariale, les hausses individuelles de salaires ont été comprises dans le relèvement au seuil de la plage salariale au lieu d'être additionnées. Il n'a pas non plus été tenu compte des nouvelles fonctions additionnelles puisque les cahiers de charges étaient encore manquants. Thurbo n'a pas plus procédé à des changements de plages salariales conformément aux nouveaux critères de la CCT. En collaboration avec les autres syndicats partenaires SEV et transfair, le VSLF a fait parvenir plusieurs courriers à Thurbo, entre janvier et mars 2018, afin d'attirer l'attention sur les irrégularités et demander un entretien. Thurbo a toujours fait référence à la séance des partenaires sociaux d'avril et n'a souhaité faire aucun commentaire avant.

Le 26 avril 2018, la tant attendue rencontre de printemps entre Thurbo et les partenaires sociaux a finalement eu lieu. Les deux parties ont présenté leur interprétation des articles dans le cadre d'une discussion directe. Les deux camps sont toutefois d'accord de faire des concessions afin qu'une solution supportable soit trouvée. Nous avons dû nous rendre à l'évidence que le passage prévu après trois ans dans la plage salariale supérieure (relèvement au minimum de la plage salariale) aurait tendance à absorber une grande partie de l'argent dédié aux augmentations salariales, car la progression salariale continue à être alimentée par le même pot commun que les hausses ordinaires de salaire. Thurbo a en outre sorti une convention qui date de 2010 et qui règle le changement de plage salariale du personnel des locomotives. Ici se pose la question de savoir si celle-ci continue à avoir une quelconque valeur, après le résultat des dernières négociations sur la CCT.

Nous avons réussi à engranger un succès en ce qui concerne la succession entre le relèvement au minimum de la plage salariale par rapport aux augmentations des salaires. Thurbo s'est rallié à notre point de vue. Cela signifie donc concrètement qu'un éventuel changement de plage salariale intervient en priorité. Si le salaire actuel se situe au-dessous du minimum de la plage salariale, il doit être ramené à ce seuil. La hausse individuelle du salaire selon la matrice n'intervient alors que dans un deuxième temps. Pour cette année les salaires d'une douzaine de collaborateurs concernés seront adaptés rétroactivement au premier janvier 2018.

Une séance supplémentaire est planifiée en juin 2018 (donc après le délai de rédaction de ce rapport). Nous allons une nouvelle fois aborder les modalités de changement de plage salariales pour les différentes catégories professionnelles et rechercher des solutions supportables pour l'ensemble du personnel.

A la fin avril 2018, il continuait à nous manquer malheureusement les profils professionnels des nouvelles fonctions. En ce qui concerne les "mécaniciens formateurs" et les "remplaçants à la disposition" ils sont déjà élaborés, selon Thurbo. La "conduite selon les prescriptions étrangères" n'aura plus sa raison d'être depuis décembre 2018, car les prestations sur la frontière avec l'Allemagne ne seront plus effectuées par Thurbo. C'est pourquoi, ce profil professionnel n'est pas rédigé avec une grande priorité. Effectivement, les cahiers de charges auraient déjà dû être rédigés pour le début de l'année. Les collègues concernés devront faire encore preuve d'un peu de patience. C'est agaçant puisqu'en fonction de la situation, ils devraient se situer dans une autre plage salariale ce qui aurait comme conséquence pour certains, de devoir être ramenés au nouveau minimum de la plage salariale ou d'occuper une autre position au sein de la plage salariale actuelle.

Adaptation du temps dédié aux tâches accessoires du personnel des locomotives

Les CFF ont négocié, il y a quelques années, une nouvelle réglementation sectorielle du temps de travail du personnel des locomotives. A cette occasion, l'environnement et les tâches prévues dans les travaux annexes ont été recalculés. Cela existe aussi désormais chez Thurbo, mais avec quelques années de retard. C'est ainsi que nous avons aussi le plaisir de nous énerver avec le grand nombre des mises à jour de notre « assistant » électronique, la progression du flux d'informations à traiter, obtenues grâce au développement du système d'information ainsi qu'avec un logiciel de planification inadéquat. Nous avons donc soumis notre souhait à Thurbo et sommes tombés sur une oreille bienveillante. Les temps prévus pour les tâches accessoires encore en vigueur actuellement ont été définis sur les conditions d'il y a quinze ans. Dans les temps passés, la technologie n'était pas encore présente. Le mécanicien ne voit du papier plus que rarement. Les prescriptions sont devenues plus denses et nombreuses. Les tâches ont changé ; beaucoup de nouvelles sont apparues mais peu d'entre elles ont disparu. C'est pourquoi nous avons décidé de recalculer ensemble les temps nécessaires en fonction du changement de conditions.

Le rire, c'est bon pour la santé

Parfois, lorsque je me retrouve en cabine, solitaire, et que je glisse sur les rails tandis que mon esprit se concentre sur signaux, vitesses et arrêts, mon subconscient s'évade, prend la tangente et développe des idées. Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



Pendant l'un des nombreux trajets que l'on est amené à faire en tant que mécanicien de locomotive, mon subconscient a développé l'idée d'une parodie CFF de la publicité "Fischer Bettwaren". Des fragments d'idées bouillonnaient dans ma conscience qui, entre les signaux, les trouvait incroyablement drôles. À la maison, j'ai noté ces idées, on ne sait jamais...

Plusieurs mois plus tard, j'ai décidé de faire un film du paquet d'idées rassemblées avec le temps. Avec mon collègue Stephan de la BZ, nous avons tourné des scènes de guérilla. À la maison, j'ai retravaillé le tout et l'ai estampillé du logo CFF. Il en est sorti un très bon petit film. Mon public-test a apprécié le clip et j'ai pensé que c'était suffisant pour le présenter à un petit public averti. En fait, l'idée était de projeter le film en interne lors de l'AG du VSLF 2018, mais il y eu un problème. Pourquoi pas le diffuser alors sur la page Facebook du VSLF ? J'ai parlé brièvement avec les autres et nous avons trouvé que c'était une bonne idée. J'ai donc mis le clip en ligne sur Facebook et l'ai envoyé à trois personnes par WhatsApp.



"to go viral" (en français, se propager, faire le buzz, devenir viral) - bien sûr, je connaissais ce terme du monde des médias sociaux. J'en connaissais aussi quelques exemples. Mais la théorie et la pratique sont deux choses bien différentes. Je n'imaginai pas que mon petit film puisse devenir viral.

La pratique nous en apprend davantage. Dans la soirée, le compteur de Facebook annonçait déjà un nombre à quatre chiffres. Le lendemain matin, le nombre avait encore augmenté et dans l'après-

midi, on était passé aux cinq chiffres. "20 minutes" en a eu vent et a contacté le VSLF. Après en avoir rapidement discuté, Hubi et moi avons décidé de désactiver le clip. Ce que nous avons vu, c'était le compteur Facebook. Ce que nous n'avions pas vu, c'était la propagation sur WhatsApp. Trois petites sources ont suffi pour une réaction en chaîne imprévisible. La vidéo s'est propagée sur WhatsApp à toute vitesse. J'ai commencé un combat inutile contre YouTube et Facebook et demandé la suppression des copies du film. J'ai envoyé des messages aux téléchargeurs, beaucoup ont enlevé le film du net.

Mon service a commencé en fin d'après-midi. Quand je suis entré dans la salle du personnel, le rire a retenti. "Bonjour Mr. Fischer !" Le clip était devenu autonome et, apparemment, avait plu. Notre suppression n'avait eu aucun effet, le clip était là. Il était devenu viral. Mon film !

Je ne savais pas si je devais en rire ou en pleurer. J'avais vraiment peur. Je me demandais quelle serait la réaction de notre direction face à cette œuvre non autorisée. Un article est paru sur "20 minutes online".

La porte-parole des CFF se félicitait de la suppression et soulignait l'absence d'autorisation et la violation de la marque. Je n'avais plus été aussi inquiet depuis certains exercices dans le container de feu, chez les pompiers...

J'ai parlé de mes craintes à mes collègues et j'ai vécu une incroyable vague de solidarité et de soutien. « Si ça se passe mal, nous irons dans la rue », ou « Nous faisons une collecte pour toi ». Les collègues du VSLF m'ont également soutenu. « On va te sortir de là ! » Les amis, vous êtes vraiment super ! Quand il le faut, nous sommes une famille de cheminots, comme toujours !

La nuit est arrivée, mon sommeil était troublé. Il en allait de même pour mon collègue BZ. Le lendemain matin, j'ai été réveillé par un portable des CFF. Mon cœur s'est serré et mon pouls s'est accéléré. Mais c'était une gentille collègue qui avait un œil à la tour d'or de la "Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne". Elle venait de parler à un ou deux cadres supérieurs et avait rencontré des réactions plutôt positives. Quand elle m'a dit ça, ma tension s'est un peu relâchée.

Pendant ce temps, sur "20 minutes", un orage s'annonçait contre la direction des CFF. Le clip était également bien passé auprès du public externe. « Au CFF, pour rire, il faut descendre au 5ème sous-sol », a écrit un lecteur. On a reproché son manque d'humour à la direction. En début d'après-midi, le PDG des CFF, Andreas Meyer, a envoyé un tweet rédempteur : « Merci pour la vidéo, cher @LokfuhrerMarkus. Une dose d'humour CFF et d'ironie ne fait jamais de mal. Tu as du talent ! »

J'ai recommencé à respirer, comme à l'époque, quand la grande porte du container de feu s'est ouverte et que j'ai pu sortir. Ce tweet a marqué un tournant décisif dans les commentaires : « Je pense que c'est une très bonne réaction - #sbb est toujours au rendez-vous pour les surprises », a déclaré un Twitter. Il était clair que l'on pouvait montrer le clip.

Finalement, tout le monde peut rire de cette histoire. Même au rez-de-chaussée. Mes collègues du comité du VSLF ont été soulagés, mon collègue BZ et moi étions soulagés, et la direction des CFF - j'imagine - était également soulagée et le public était content de ce clip.

Cela s'est finalement bien passé et on s'en est tous bien sortis avec un œil au beurre noir. Pourtant, pour moi, c'était une dure leçon. Je déconseille fortement l'imitation ! Les CFF sont constamment sous surveillance et la population s'y intéresse. Pour ce qui est du positif, comme du négatif. Prenez garde à ce que vous mettez en ligne ! Au moindre doute, évitez d'appuyer sur le minuscule, discret et apparemment inoffensif bouton "envoyer" !

E-vapeur

Jusqu'à présent, je pensais que les jours des locomotives à vapeur et des colts fumants étaient passés. Stephan Wirz, fumeur passif de naissance et mécanicien de locomotive actif, dépôt de Lucerne

C'est pourquoi, je trouve l'initiative des CFF visant à bannir la cigarette de leurs bâtiments tout à fait louable. Car, bien que seulement 25 % de la population active s'adonne au tabagisme, il y a toujours quelqu'un pour passer sous mon nez et goudronner mes poumons gratuitement. Mais attention : si soudainement les fumeurs-réunis-toutes-marques-confondues devaient conjointement décider - d'un jour à l'autre ou demain, ou la semaine prochaine, enfin, au plus tard le mois prochain - de renoncer à la fumée, l'AHV déjà exsangue aurait un énorme problème de trésorerie !

Et ne parlons pas de la santé publique ! Soudainement, plus de maladies complexes liées au tabagisme, plus de personnes vieillissant tout en restant en bonne santé, plus de toux, de respirations haletantes et de crachotements. Quelle idée atroce ! Les emplois dans les hôpitaux, les laboratoires de recherche, etc. partiraient en "fumée". Mais bon, ça n'arrivera pas de sitôt. Merci, la nicotine !

Mais je mégare. Car un nouveau phénomène répand ses volutes : après l'e-bike et l'e-car, l'e-cigarette embaume le pays à travers bureaux et cabines. Depuis quelques temps, des collègues futés considèrent que leur vice est partout bienvenu et enfument

pièces et cabines. Car, bien sûr, ce n'est pas de la fumée. En conséquence, ce n'est pas nocif, et donc légitime, puisque non interdit, n'est-ce pas ? Pourtant, aucun des "enfumés" n'est très à l'aise. Et, comme le bon sens, la décence et la considération, octroyés jusqu'alors aux "enfumés" sont tombés aux oubliettes, il ne faut pas s'étonner qu'une certaine résistance voie le jour pour soulager les collègues, au moins dans les salles de repos et les cabines.

Par chance, il y a toujours nos sauveurs et protecteurs de toutes les normes CFF, des langues étrangères et des chaussures de travail, les incorrigibles donneurs de leçons qui se croient plus malins, sans prendre la peine d'observer ce nouveau phénomène. Bizarrement, ceux-là précisément qui, plusieurs fois par jour, quittent leur tour de verre pour passer des heures en cabine ou dans les salles de repos de luxe en prétendant connaître leurs subordonnés par cœur. Donc, il n'y a ni nécessité ni danger, et aucune urgence à agir. Rien d'autre qu'un mauvais rêve qui menace de se dissoudre dans le bruit et de la vapeur ? Bien sûr, étant soumis à son devoir, on continue à tout moment, quasi-légitimé CLP à agir comme dénonciateur, parce que les méchants sont toujours que les autres.



Fin de mandat pour la locomotive publicitaire du VSLF Re 460 105 - 0

Le lundi de Pâques, 2 avril 2018, notre « hibou » a effectué son dernier service. Elle a tracté le Panorama Express du Gothard jusqu'à Lugano puis elle s'est rendue aux ateliers principaux de Bellinzona. Elle avait effectué sa première course sous sa livrée VSLF le 23 novembre 2013, juste après son Rollout des ateliers d'Yverdon. Je pense que chaque mécanicien l'a au moins rencontrée une fois. *Hubert Giger, président VSLF*

Durant cette période, elle a parcouru 1.5 millions de km. Cela équivaut à 37 fois le tour de la terre ou à une moyenne journalière de 1223 km (!). Elle a nécessité 1383 heures d'entretien (169 jours de travail à 8 heures) ce qui a engendré des frais de matériel pour un montant de 177'016 francs. Fort heureusement, la locomotive n'a subi aucun accident, hormis un pare-brise fendu et un bouclier frontal légèrement plié. En novembre 2013, elle a subi une révision R2 aux ateliers d'Yverdon (env. 450 heures) et une révision R1 en juin 2016 (env. 120 heures). En automne 2018 la locomotive est inscrite à un projet de modernisation. Le 2 avril 2018 son compteur kilométrique indiquait 6.3 mio de km.

Le sujet du « hibou » n'a pas seulement réjoui le département de la publicité des CFF. Il a aussi enthousiasmé nos sponsors de l'assurance de protection juridique CAP. Avec une cabine noire et l'autre blanche,

c'est une des rares locomotives à avoir des apparences différentes sur les quatre côtés.

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les personnes concernées, auprès des CFF et de l'assurance de protection juridique CAP pour le soutien. Ils ont permis de concevoir cette belle et séduisante locomotive. Merci aussi à notre concepteur graphique, Stephan Gut pour cette réalisation réussie en tous points.

Grâce à son apparence inattendue, la Re 460 105 nous a toujours procuré un bon moment durant le trajet. Nous allons la regretter.

Extrait des discussions durant le Rollout aux Ateliers d'Yverdon :

Le hibou : Les animaux déclenchent toujours des émotions. En Italie, on croyait que de croiser le regard d'un hibou pouvait tuer. Déjà lors de la Grèce antique, le

cri du hibou ou de la chouette était le signe d'un mauvais présage. Dans l'ancien Testament, la chouette est le signe d'une destruction prochaine. Si l'on observe un hibou durant la journée, ou qu'on entend son cri, il y aura des épidémies ou un grand incendie. Et Lady Macbeth entend le cri de la chouette durant le drame de de Macbeth, alors que son mari est en train d'assassiner le roi légitime.

Hibou en tant que porte bonheur : C'est ainsi que dans la région de Berne, le cri du hibou n'annonce pas la mort mais plutôt la naissance d'un enfant. Et dans le Lausitz (région d'Allemagne), le cri du hibou près d'une maison dans laquelle une femme est enceinte, annonce une naissance sans complications. Et dans le film du conte de fées « trois noisettes pour Cendrillon » de 1973 (CSSR/DDR) qui donne le signal de lâcher les noisettes magiques à Cendrillon d'un clin d'œil ? C'est la chouette Rosalie. ➔



Perturbations annuelles

Groupe technique

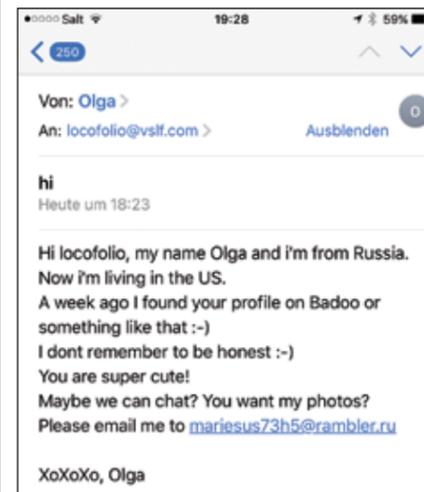
La commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer SKE a parlé, à l'occasion d'une invitation, de près de 130'000 perturbations annuelles de plus de 4 heures sur le seul réseau des CFF. Cela correspondrait à environ 356 dérangements de plus de quatre heures par jour ! Ou, dit autrement, 14 perturbations par heure. On sait, par notre engagement quotidien, que tout ne tourne pas toujours parfaitement rond, mais quatorze grosses perturbations cela paraît un tant soit peu exagéré !

Salutations de Moscou

Groupe technique

Cordiales salutations de Moscou

Notre Locofolio est si populaire qu'il est lui-même en Russie et qu'Olga nous a envoyé d'affectueuses salutations. La reconnaissance nous réjouit, naturellement !



La Bachelorette

Groupe technique

Lors de la saison 4 de la Bachelorette (émission de télé-réalité), notre collègue Giusi (Giuseppe Cortese) de Zurich a tenté de conquérir le cœur de la Bachelorette. Nous sommes tous terriblement excités

et fiévreux avec lui. Giusi est mécanicien de locomotives depuis 2011 auprès de CFF P. Selon notre estimation il a et de loin le rayonnement le plus grand, des bonnes manières et un sourire ravageur qui devrait largement suffire à faire chavirer le cœur de la Bachelorette bâloise.

Giusi, donne toujours tout comme au boulot !
Tes Fans du VSLF



www.3plus.ch

Mutations

Comité VSLF

Prière d'annoncer les mutations

Cher membre, si des changements sont intervenus au niveau de ton employeur, ton dépôt, ta fonction ou au niveau de ton adresse personnelle, nous te prions de nous le faire savoir grâce au lien suivant : mutation@vslf.com ou par le biais de notre Homepage en précisant la date d'entrée en vigueur.

Des données actuelles nous permettent de réduire énormément les dépenses administratives.

Merci beaucoup.

www.vslf.com / [Contact](#) / [Contact membres](#)

Agendas VSLF

Comité VSLF

Dans le cadre de la dernière assemblée générale du VSLF, il a été décidé de ne plus distribuer d'office les agendas VSLF à tous les membres/donateurs.

Les membres/donateurs qui souhaitent toujours recevoir un agenda VSLF gratuitement par la poste à la maison sont priés de s'annoncer sur le site internet du VSLF à l'adresse suivante:

<http://www.vslf.com/> > services > shop > commander agenda

Il est également possible de commander les agendas par courriel à l'adresse :

agenda@vslf.com.

Par avance merci!

Hommage à Esther Frisch

Dans les locaux de la maison de retraite Logisplus à Köniz Berne, le 5 avril 2018, un programme d'après-midi était annoncé.

Hans Baer, ex-pilote Swissair, sympathisant VSLF

Ruedi Renggli, mécanicien de locomotive retraité devait faire par de son expérience professionnelle de plus de 40 ans. Pourquoi Logisplus ? Car c'est également là que vit Esther Frisch, bien connue dans notre milieu, depuis quatre ans. Mais nous y reviendrons.

Nous nous sommes souvenus qu'au temps de la jeunesse de nos auditeurs, dans les années cinquante, les dispositifs de sécurité dans les chemins de fer n'étaient pas encore aussi sophistiqués qu'aujourd'hui : le développement de la marche lente était en discussion et le système d'avertissement Signum était encore limité. Par conséquent, la règle, pour les services de plus de 50 km sans arrêt, était d'être à deux. Nous avons donc voyagé – nostalgiquement parlant - de Zurich à Berne.

Chez Logisplus, tout était parfaitement préparé. Écran, projecteur, ordinateur, système de son, tout fonctionnait, de sorte que Ruedi a pu démarrer son exposé – tout étant minutieusement documenté dans ses nombreux journaux personnels - devant un nombreux public de seniors, et parmi eux, Esther Frisch.

En séquences bien structurées, Ruedi a mené son public au travers de son univers professionnel. Le service de chauffe sur la « Tigerli » à vapeur à la gare de triage de Zurich, à l'époque entre Herdern et HW, a été appuyé par un extrait du film « Hinter den sieben Gleisen » où Hannes Schmid-



hauser, mécanicien de locomotive, apparaissait à l'écran sur une « Tigerli ». Une autre image montrait une garde-barrière et sa manivelle, qu'elle maniait consciencieusement jour et nuit. D'autres rapports montraient de nombreuses courses supplémentaires avec la flèche rouge, par exemple à Lugano, au grand plaisir des passagers, avec arrêt photo au meilleur endroit de la Biaschina, avec vue

imprenable sur la voie, encore exempte de l'autoroute A2.

En plus de beaucoup d'autres histoires que le public a suivies avec intérêt, Ruedi a évoqué celle de certains mécaniciens de la région de Zurich et de la campagne publicitaire, sous le sceau du secret, en faveur du vote S-Bahn en 1981. Les chefs n'étaient pas contents. Ce n'est que lorsqu'un représentant de l'autorité fédérale (BR Ernst Brugger) a annoncé que cela avait été la meilleure et la plus efficace des campagnes publicitaires que la tension s'est atténuée. Puis, une image apparut à l'écran, montrant Ruedi avec Esther Frisch dans la maison d'hôtes « Waldruh » à Riggisberg, où elle lisait un extrait de son dernier livre de poésie. Esther Frisch a été tout embarrassée, quand Ruedi a décrit ce qu'elle avait fait pendant des années pour "ses" mécaniciens de locomotive. Professionnellement, elle était vendeuse de mercerie au magasin Loeb, à Berne. Pendant son temps libre, elle était souvent assise devant les voies de chemin de fer, entre Ostermündigen et Gümligen, où tant de ses poèmes ont été écrits. Avec beaucoup de cœur et d'empathie, elle a décrit le travail sur la locomotive du point de vue des gens et la beauté de la nature, mais aussi la concentration et l'attention constante dans la solitude, les services stricts de jour comme de nuit; parfois on pouvait également sentir



Ruedi Renggli, Esther Frisch et Hans Baer

une pique destinée à la direction, quand elle dénonçait les pures considérations économiques au détriment des qualités humaines. Chaque année, juste à temps pour Noël, la brochure de poésie d'Esther Frisch était publiée. Pas bureaucratique du tout - à cette époque-là, tout se passait encore sans numéro de série, ni numérisation ! - elle était distribuée à chaque mécanicien de locomotive dans sa boîte aux lettres. Tous attendaient impatiemment la poste. Cela faisait et fait tellement de bien de lire et de relire ces vers - surtout par les temps qui courent, avec les ceillères de la digitalisation - et de pouvoir constater avec reconnaissance que quelqu'un a une pensée pour les gens dans la cabine, où la numérisation, l'automatisation et la robotique devraient être des outils aidant à conduire le train, afin d'apporter un soutien au mécanicien de locomotive dans son travail exigeant.

Ce n'est pas non plus par hasard que sur la liste de invités de l'AG VSLF 2017, Esther Frisch se trouve en compagnie de nombre de personnalités de haut rang, sous la mention « âme loyale ».

Esther, dans ta profonde modestie, tu as écrit tes poèmes avec beaucoup de sagesse et d'humour, et fait sourire et réfléchir de nombreux lecteurs.

En l'absence de meilleurs mots, simplement :

Un grand merci pour tout!

Avec les salutations de l'AG VSLF 2018 à Bâle et un bouquet de fleurs, nous te saluons et te souhaitons tout de bon. Nous espérons que tu recevras de temps à autre une carte de vœux de la cabine et nous espérons que le Locofolio trouvera toujours son chemin vers toi, chez Logisplus.

PS : Esther Frisch nous a raccompagnés avec son déambulateur jusqu'à la porte d'entrée. Elle a beaucoup apprécié l'après-midi et elle était très touchée. Après les vœux d'Esther Frisch nous souhaitant « bon voyage » nous sommes rentrés chez nous, enrichis des souvenirs de cet après-midi à « Logisplus ».

La direction de la maison de retraite nous a confirmé que notre visite avait fait une joie immense à Esther Frisch, ce qui était bien notre intention. ➔



Salutation d'une oasis de bien-être

Lettre à Markus Jordi, responsable HR CFF, 28. juin 2018



Très cher Monsieur Jordi

C'est avec irritation que j'ai pris connaissance des revendications de la délégation de négociation des CFF concernant la CCT. Je suis mécanicien de locomotives aux CFF depuis près de 37 ans et j'ai atteint l'âge de 62 ans. C'est bien volontiers que je désire vous démontrer à quel point, selon la répartition de nos tours, nos semaines de bien-être sont complétées, une fois tous les 6 semaines par une semaine de 6 jours de travail.

Exemple du 1.5. – 6.5 2018

1er jour, travail de 18.57 à 03.23 / 2 -ème jour, de 18.27 à 03.46 / 3ème jour, de 17.49 à 02.42 / 4ème jour, de 15.10 à 00.20 / 5ème jour, de 14.51 à 20.51 et le 6ème jour, de 10.15 à 19.15. (4 fois partiellement tard après minuit et le 6ème jour, fin de service seulement après 19 heures. Activités dans une société ou contact sociaux impossibles)

Exemple du 11.3. – 17.3.2018

1er jour travail de 05.01 à 13.52 / 2 ème jour, de 04.17 à 12.35 / 3ème jour, de 04.22 à 13.52 / 4ème jour, de 03.14 à 11.25 / 5ème jour, de 04.29 à 11.20 / 6ème jour, de 05.43 à 14.39. (6 jour avec un réveil avant 5 heures, ce qui implique un manque de repos dans cette semaine constituée uniquement de tours du matin).

Naturellement nous avons d'autres tours « bien-être » au dépôt de St. Gall (02.21 à 12.19 / 03.10 à 12.34 / 03.20 à 12.16) à côté de tous les tours qui commencent entre 4 et 5 heures du matin. Après 5 à 6 de ces « tours bienfaisants », j'ai besoin (et la plupart de mes collègues sont dans la même situation) d'un jour de repos afin de me délasser. Les personnes qui n'ont jamais travaillé sur une longue période de la sorte ne sont pas en mesure de comprendre.

Bien sûr, l'indicible SOPRE constitue naturellement une autre partie de notre paquet « bien-être » !

Il est décevant de constater à quel point nos conditions de travail aux heures irrégulières, peuvent être sous-estimées par les sphères dirigeantes des CFF. Vos affirmations concernant notre bien-être me démontrent une fois de plus, à quel point il y a un manque d'estime pour le travail que nous fournissons quotidiennement ! Cela constitue une bonne raison pour que dorénavant je ne travaille plus 6 jour à la suite et que j'avance éventuellement encore un peu mon départ à la retraite anticipée. Nous « les vieux », sommes de toute façon superflus puisque la jeune génération fait la queue de Berne à St. Gall pour obtenir un job si « bienfaisant ».

Cordiales salutations

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

Enrico Canonica

Sektion Basel

*1931

† 11. 2. 2018

Robert Zwyer

Sektion Luzern-Gotthard

*1934

† 21. 12. 2017

Hans Gröbli

Sektion Ostschweiz

*1924

† 10. 4. 2018

Paul Frei

Sektion Ostschweiz

*1937

† 15. 5. 2018

Fritz Nater

Sektion Ostschweiz

*1926

† 26. 1. 2018

Alois Künzli

Sektion Ostschweiz

*1932

† 7. 4. 2018

Walter Rubin

Sektion Ostschweiz

*1945

† 18. 1. 2018

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

Réponse à une carte de deuil pour Hans Gröbli

Très cher Monsieur Giger

Merci beaucoup pour la carte de condoléances et les paroles réconfortantes.

Nous vous remercions d'avoir fait l'éloge de son courage, alors qu'il avait décidé de rejoindre le VSLF à ses débuts. A ma connaissance, sa décision a été motivée par le fait qu'un collègue de l'époque, alors victime d'une injustice, n'avait pas été soutenu par les syndicats. Mon parrain, Fritz Blaser, a été ensuite, plusieurs années, président du VSLF.

Mon père a aussi pu compter sur l'aide du VSLF, lorsqu'il a été impliqué dans un grave accident ferroviaire. Condamné par les CFF, il a pu obtenir de l'aide de l'avocat du VSLF et c'est grâce à cette aide, ainsi qu'à la bonne connaissance de mon père des règlements en vigueur, qu'un verdict victorieux a pu être obtenu lors du procès. Nous souhaitons au VSLF, à ses membres ainsi qu'à son président, d'avoir toujours autant de succès dans la défense de leurs droits et de leurs intérêts.

Avec nos salutations silencieuses
La famille en deuil
Bruno Gröbli

NEWSLETTER

VSLF Nr. 564, 20 juin 2018, DR/SG

Trad: ME

Négociations CCT CFF / CFF Cargo

Le délai pour les négociations pour la sixième convention collective de travail (CCT) CFF / CFF Cargo a été prolongé jusqu'à fin septembre 2018.

Le VSLF, en tant que partenaire social, s'engage pour une CCT attractive. Nous sommes convaincus que ceci est une base essentielle pour un futur viable pour les CFF dans un univers ferroviaire s'ouvrant de plus en plus à la concurrence.

Nous sommes convaincus que dans le cadre de ce dialogue avec les CFF, des solutions constructives seront trouvées, même si nos positions sont pour l'heure diamétralement opposées sur la majorité des points en discussion.

Voici quelques-unes de nos positions dans le cadre de ces négociations:

Allocation régionale

Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait modifier la CCT par rapport à ce point. En effet, l'Etat, propriétaire majoritaire des CFF, dispose de la même réglementation à ce sujet. De plus, lors des négociations CCT de 2007, les CFF nous avaient présenté des arguments largement en faveur de ces allocations régionales qui sont toujours valables au jour d'aujourd'hui.

Garanties

Les garanties salariales issues du système salarial „TOCO“ de 2011, tout comme certaines garanties plus anciennes seront échues à la fin de cette CCT. Les CFF aimeraient, pour la nouvelle CCT, plafonner différemment les garanties salariales et allouer les fonds ainsi libérés à la progression salariale des jeunes collaborateurs. C'est pourquoi le VSLF n'est pas contre le fait de discuter de cela avec les CFF, pour autant que des solutions acceptables pour tous puissent être trouvées.

Primes de fidélité

En ce qui concerne ce thème, les CFF aimeraient discuter du niveau des primes en tant que telles tout comme de la fréquence à laquelle les collaborateurs y ont

droit. Les CFF aimeraient également que les primes de fidélité ne puissent plus être prises qu'en argent et non plus en temps ou en argent. Sur ce dernier point, nous sommes prêts à la discussion. En effet, actuellement et en raison de la multitude des comptes de temps (TaI, CTS, etc), les mécaniciens n'arrivent de toute manière plus à obtenir tous les congés qu'ils désirent. Cependant, nous aimerions discuter de la problématique de la multiplication des comptes de temps et de l'impossibilité de pouvoir obtenir des congés à certaines périodes en même temps que la manière dont les primes de fidélité peuvent être obtenues par les agents qui y ont droit.

CP CFF

Cotiser également pour toutes les indemnités : Nous sommes en bonne voie à ce sujet.

Indemnités et allocations pour les aspirants-mécaniciens

Nous exigeons une égalité de traitement pour tous à ce sujet.

Réduction de l'indemnité journalière

Il n'est pas question pour nous d'aborder ce sujet avec les CFF.

Perte de la semaine de vacances supplémentaire pour les collaborateurs de plus de 60 ans

Nous sommes d'avis que les collaborateurs de plus de 60 ans méritent amplement leur semaine de vacances supplémentaire et nous n'allons certainement pas entrer en matière sur ce point.

Ajustement des BAR

Nous sommes en bonne voie avec CFF Cargo à ce sujet.

Reprise des modifications de la LDT/de l'OLDT

Nous sommes d'avis que les pertes pour les collaborateurs effectuant des tours de services dues aux révisions des deux lois précitées doivent être compensées.

„Flexa“

Le contrat pour „Flexa“ s'arrêtera à fin 2019. Pour garantir que „Flexa“ puisse avoir un avenir au-delà de cette date, nous sommes prêts à discuter de la manière dont les collaborateurs peuvent bénéficier du temps qu'ils auront accumulé sur ce compte au-delà de l'année 2019. Si cela n'est pas fait, nous courons le risque que pour une poursuite irréprochable de l'exploitation, des bandes de vacances doivent être supprimées et/ou que le système dans son intégralité ne soit pas reconduit.

Réduction de la durée minimale du travail

Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait discuter de cela.

De plus, nous allons traiter de beaucoup d'autres thèmes liés entre autres à la santé des collaborateurs, aux formations continues et à la protection des données, etc.

Divers

Nous avons été sollicités à de nombreuses reprises par nos membres qui voulaient savoir si nous allions participer aux divers rassemblements/manifestations pour la protection de notre CCT. La réponse à cette question est non, car nous n'y voyons pour l'heure aucune nécessité et que nous mettons en doute leur supposé effet positif pour les actuelles négociations. Bien entendu, chaque membre est libre de juger de ceci pour lui-même et de participer ou non à ces rassemblements.

Le VSLF s'est toujours concentré et se concentrera toujours pour trouver les bonnes solutions, là où elles sont discutées et finalement entérinées.

En cas d'évolution négative de la situation, nous nous réservons le droit de vous consulter pour que nous puissions prendre toutes les décisions importantes ensemble, dans le respect des statuts du VSLF.

Un immense merci pour votre confiance.

La délégation de négociation du VSLF
Stephan Gut et Dani Ruf

SECTION BERNE

29ème assemblée générale 2017

La 29ème assemblée générale de la section de Berne s'est déroulée le 16 novembre 2017 à 14 heures, comme d'habitude au Restaurant Beaulieu de Berne.

Thomas Jacquart a salué les nombreux membres présents, pour la dernière fois en tant que président. Un certain nombre de membres se sont excusés car ils devaient travailler.

Après une brève orientation la partie statutaire a pu se dérouler. Hansruedi Dolder et Daniel Waeber ont été élus en tant que scrutateurs et réviseurs du procès-verbal. L'ordre du jour ainsi que le procès-verbal de la 28ème assemblée générale ont été approuvés à l'unanimité.

Thomas Jacquart a remis son mandat en effectuant un bref résumé de ses 12 ans d'activité au sein du comité de la section de Berne.

Andreas Infanger et Hans Schäfer ont aussi remis leur mandat.

Werner Plüer leur a remis un cadeau de départ organisé par Simone Häubi.

Ont été nouvellement élus au comité :

- Julio I. et Daniel Ruch : co-présidents
- Eric Guex en qualité de secrétaire
- David Anliker assesseur 1
- Stefan Gfeller assesseur 2

Thomas Jacquart souhaite beaucoup de succès aux collègues fraîchement élus et les remercie d'avoir bien voulu se mettre à la disposition de notre section et d'y consacrer leur énergie.

On a aussi pris congé de Urs Zesiger, qui va partir prochainement à la retraite.

Dans son rapport du président, Thomas Jacquart a jeté un regard en arrière sur l'année écoulée.

Le rapport du vice-président Jürg Meili nous a été lu par Thomas Jacquart. Jürg n'a pas pu être présent puisque sa demande de congé a été refusée.

Dans son rapport, Jürg nous a informé des problèmes existant encore chez CFF Caro à Bienne.

La caissière, Simone Häubi, nous a présenté le rapport de la caisse. Elle nous a donné des renseignements compétents sur le décompte 2017 et nous a soumis le budget 2018.

Markus Röthlisberger, réviseur remplaçant, nous a lu le compte-rendu de la révision de la caisse et du rapport d'activité au nom de la commission des réviseurs de comptes. Les rapports ont été acceptés à l'unanimité par l'assemblée et décharge a été accordée à la caissière ainsi qu'au comité.

Notre président central Hubert Giger a pris ensuite la parole de manière toujours aussi professionnelle et à la fois divertissante. Il nous a informés sur les thèmes actuels tels que la concession du trafic grandes lignes SOB / BLS / CFF,

la saisie du tribunal arbitral BLS SA, du tribunal arbitral CFF Cargo International, les négociations sur la CCT CFF / CFF Cargo, la reconnaissance au niveau fédéral du mécanicien de locomotives, les affaires internes du VSLF ainsi que les statistiques. La 30ème AG de la section de Berne se tiendra le 15.11.2018.

Accompagnés de nos partenaires, nous avons profité de l'apéritif et ensuite du repas du soir offert par la caisse de la section.

Hans Schäfer