

Devons-nous avoir honte ?



Il y a quelques temps, un mécanicien de locomotives allemand s'est fait remarquer en tenant des propos virulents : „On a honte, en tant que cheminot !“ Les chemins de fer allemands sont tombés bien bas durant ces dernières décennies. Le PDG de la Deutsche Bahn, Richard Lutz en a rajouté une couche : „Celui qui est prédestiné à être dépressif ne devrait pas aller aux chemins de fer !“

Qu'en est-il chez nous ? Les chemins de fer continueront à être beaucoup appréciés des autochtones et des touristes. Cependant, cet amour n'est pas infini. Retards, absence de nettoyage, chantiers et même suppression de trains pour cause de manque de personnel finissent par saper le moral des personnes les mieux disposées.

Ce n'est pas comme si cela avait échappé aux gestionnaires. Le responsable du trafic des voyageurs, Toni Häne, a introduit une réforme qui doit réunir l'ensemble des personnes chargées de l'acheminement des trains sous le même toit. Le but est de parvenir à une amélioration de la qualité. Pour nous, mécaniciens de locomotives, cette réorganisation prend plutôt l'aspect d'un chaos au niveau de la répartition. J'ai demandé à Toni ce qu'il comptait faire contre ce phénomène.

Le manque de personnel est aussi un problème en Allemagne. „Avec les modèles réduits de trains, c'est aussi l'élan vers la profession de mécanicien de locomotives qui a quitté les chambres d'enfant“, déclare Sven Flore, CEO de CFF Cargo International. Il m'a expliqué, à Olten, pourquoi il a offert une chance à un homme au casier judiciaire long comme le bras de devenir mécanicien de locomotives et comment il a l'intention de faire s'épanouir le transport de fret au moyen de petits containers.

La suisse est une nation ferroviaire. Avec Stadler Rail, resp. „le Stadler“ comme son CEO nomme l'entreprise, nous disposons d'un constructeur de trains dont nous pouvons être fiers. Stadler surfe sur une impressionnante vague de succès. Les nouveaux trains Giruno et Traverso ainsi que les Dosto du BLS de même que biens d'autres trains sont en bonne voie et seront livrés vraisemblablement de manière ponctuelle. Comment cela est-il possible et pourquoi la qualité n'est pas mise en danger bien que le carnet de commandes soit complet ? C'est cela et bien d'autres informations que vous découvrirez dans l'interview. La patience produit des roses !

De notre côté, à la base, la famille des cheminots existe. Il n'en tient qu'à nous, les anciens, de tirer les jeunes à bord du na-

vire. Malheureusement il y a toujours des histoires où des jeunes mécaniciens sont remontés contre les plus anciens. Nous ne devons pas tolérer cette situation ! Le train raclette du 18 décembre dernier est l'illustration d'une bonne occasion de rassembler des collègues de tous âges et de toutes appartenances syndicales.

Plus la centralisation est effective, plus il est important que ceux qui opèrent encore dans les différentes gares se serrent les coudes. Si nous faisons attention les uns aux autres et que nous ouvrons les yeux au monde qui nous entoure, nous arriverons à établir un rapport de confiance. Si nous nous appliquons à ce que l'infrastructure et surtout que la signalisation soit appropriée, nous permettons de garantir la sécurité. Si nous nous engageons à ce que les temps de travail et les temps de repos soient respectés, nous participons à la fiabilité. Et si nous nous engageons à ce que les salaires soient adaptés aux grandes exigences auxquelles nous sommes soumis, nous permettons de mettre en place des perspectives d'avenir.

Nous tous, donnons le meilleur de nous-même, de manière à ce que l'exploitation puisse continuer à fonctionner, même si parfois les conditions cadre font défaut. Dans ce cas, devons-nous avoir honte ? Surtout pas !

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 Menuwahl
- 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. 2019 (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

Dernièrement, la télévision suisse alémanique a passé une émission de la série „Fernweh“ datant de 2012, dans laquelle on pouvait voir une des nombreuses délégations des CFF qui était accompagnée afin de lui permettre de faire connaissance avec le parfait savoir faire des Japonais en matière ferroviaire. Dans l'émission, un représentant des CFF a déclaré que le modèle japonais ne pourrait pas fonctionner chez nous car au Japon, tout était simple et plus robuste. Sept ans plus tard, les nouvelles locomotives destinées au fret et les trains automoteurs de Bombardier sont encore plus encombrés de matériel informatique et la complexité y est plus grande que jamais. Il va de soi que cela comprend les installations de l'ETCS et d'équipements prévus pour l'automatisation.

Les voyages à destination du Japon ont rétrospectivement passé à côté de leur objectif. Et nos voyageurs pendulaires ne sont toujours pas aussi disciplinés que ceux de l'extrême orient. Et on n'en est pas arrivé à la conclusion qu'il pourrait tout simplement s'agir d'une question de différence de mentalité.

Il s'agit aussi d'une différence de mentalité lorsqu'on observe la résistance qui oppose des citoyens libéraux, responsables et autonomes à la multiplication des prescriptions servant à définir les processus de travail. On s'habitue désormais avec le temps à ne plus réfléchir et cela apporte aussi un certain nombre de choses agréables. C'est ainsi que les responsabilités sont redéfinies, ce qui a pour conséquence que le travail devient de plus en plus tranquille et détendu.

La situation va encore devenir plus détendue pour nous si l'on suit les idées de Smart-Rail 4.0. Comme il est possible de le lire dans le rapport d'activités du SOB, la compagnie s'engage dans le programme partiel «Automatic Train Operation» (ATO), qui fait partie du programme «Smatrail 4.0». C'est décrit comme un « projet appartenant à notre temps » et est comparé au passage de la vapeur à la traction électrique. L'objectif est d'explorer comment rendre la conduite des trains automatique. Avec un investissement raisonnable sur les installations et en gardant la signalisation extérieure. Le

démarrage, le freinage et l'arrêt doivent être exécutés par un système d'assistance à la conduite. Dans tous les cas, la personne située en tête du convoi reste responsable de la sécurité du train. Cette pratique doit permettre d'optimiser la consommation d'énergie et de rendre la conduite des différents trains encore plus précise. La problématique des rapides modifications de l'effort traction, pouvant conduire à d'éventuelles ruptures d'attelage pour les trains de marchandises n'est pas encore résolue. Tout cela nous montre un intéressant point de vue sur la considération que l'on attribue au travail que nous avons accompli jusqu'à présent.

J'imagine que cela est très captivant ; regarder comment le système accélère et freine, afin de gagner soi-disant quelques secondes. Cela nécessite beaucoup d'énergie et diminue sensiblement le confort. Et la personne située tout en avant dans le convoi doit assister à ce jeu durant 8 heures chaque jour. C'est génial, un nouveau défi ultime et les chemins de fer ne vont pas économiser le moindre franc.

Dans le même temps, des choses miraculeuses se sont produites lors de notre assemblée générale qui s'est déroulée en mars dernier, à Brigue. C'est ainsi que le nouveau directeur général de CFF Cargo International, Sven Flore a expliqué de manière très impressionnante aux invités présents que les chemins de fer allaient bientôt devenir les « éléments moteurs » en matière de relève dans les postes de conduite ; en Suisse et dans les pays voisins. C'est ainsi qu'il ne nous reste plus qu'à lui donner raison, en tant que syndicat professionnel représentant les mécaniciens de locomotives. Peut-être que l'on attribuera plus de crédibilité à Monsieur Flore qu'à nous.

Il reste à voir si les nouveaux concepts de formation qui prévoient que de plus en plus on demande que le personnel se forme de manière indépendante afin de respecter les nouveaux critères en matière d'économie permettront d'obtenir de bons et motivés mécaniciens/ciennes de locomotives. Avant de savoir ce qu'un mécanicien de locomotives est tenu de connaître à la fin de sa for-

mation, il est extrêmement impossible de parvenir à une formation ciblée, sur mesure et finalement plus durable et qui finalement coûte moins cher. Peut-être qu'à l'avenir on pourra encore s'économiser la formation pratique, puisque les systèmes d'assistance à la conduite le feront vraisemblablement beaucoup mieux.

Si l'on recherche la profession du mécanicien de locomotives sur la Homepage des CFF, il faut se rendre sur « transport ferroviaire ». Cet indice doit être évalué comme le fait qu'au chemins de fer on préfère s'occuper de ses propres intérêts. Même la nouvelle structure de CFF trafic des voyageurs nous renvoie à cette impression. La nouvelle organisation nous saute plus aux yeux dans le sens où de plus nombreux échelons hiérarchiques ont été créés et que les abréviations deviennent de plus en plus longues. Cela ne nous effraie plus, nous avons le temps.

Au niveau interne de VSLF, le travail n'arrête pas. La mise en application de la nouvelle LDT / OLDLT a constitué un thème important et a dû être prise en compte dans la CCT et les BAR. Au niveau du BLS, nous nous sommes mis d'accord sur un plan social alors que la CCT CFF et la CCT Cargo entraînent en vigueur. La participation aux séances de consultation est importante afin de pouvoir apporter nos revendications. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet sur notre Homepage.

Et quelque chose de très concret pour la fin : Une des missions décidées par la base est de baisser les cotisations des membres à 30 francs par mois. Cette mesure sera mise en place à la fin de l'année. Avec comme mot d'ordre : plus de syndicat pour moins d'argent.

Je vous souhaite à tous une bonne route.
Cordiales salutations

Voire président
Hubert Giger



Mauvais exemple

Le déraillement d'un train à grande vitesse de la compagnie espagnole RENFE sur la ligne à écartement large peu avant Santiago de Compostela, le 24 juillet 2013, a fait perdre la vie à 80 personnes et en a blessé plus de 100. *Hubert Giger, Président VSLF*



La ligne nouvelle qui n'avait alors que deux ans est prévue pour une vitesse de 300 km/h et débouche directement sur une courbe à 80 km/h. Le train automoteur de la série Talgo 250 H, qui a été construit une année avant le déraillement ainsi que la ligne étaient équipés de l'ETCS Level 1. Ce mode de surveillance avait cependant été désactivé en novembre 2012, après une période d'essai, puisque des problèmes de logiciel provoquaient des retards ! En lieu et place on a réintroduit le système digital de surveillance des trains habituel ASFA, lequel ne surveille que des vitesses de 200 km/h en présence de signaux à voie libre. Le syndicat des mécaniciens de locomotives espagnol a critiqué avec raison le manque d'installations de sécurité sur le passage entre la ligne à grande vitesse et la ligne conventionnelle, en particulier l'absence de l'ETCS. La critique a été rejetée par le ministère des travaux publics qui avait la charge du dossier. La situation pourrait changer dans le cas de changement de gouvernement. Le rejet est donc purement politique. Le mécanicien du train, le président de l'opérateur du réseau ADIF ainsi que trois techniciens de la firme d'expert conseils Ineco, sont les seuls

inculpés jusqu'à présent. Aucun procès pénal n'a encore eu lieu jusqu'à présent. Il est incompréhensible qu'en Europe, en 2013, sur une nouvelle ligne, parcourue par un train à grande vitesse neuf on puisse passer d'une vitesse de ligne à 200 Km/h à une courbe à 80 km/h sans le recours à un dispositif de sécurité. Le système de sécurité ETCS était disponible, mais il avait été déclenché pour des raisons d'exploitation et plus précisément pour les retards que cela occasionnait. Et malgré tout le mécanicien avait le droit de rouler à 200 km/h. Est-ce que le mécanicien aurait dû refuser ? Est-ce que les syndicats auraient dû intervenir ? Qui, auprès de la RENFE a autorisé des courses à 200 km/h ? L'accident de Santiago de Compostela est un des accidents ferroviaires les plus impardonnables car les dispositifs de sécurité étaient à disposition, mais qu'ils avaient été désactivés en raison du manque d'aptitude pratique ; Ceci sans qu'aucune réduction de vitesse n'ait été ordonnée, dans un trafic à grande vitesse et au 21ème siècle. Cela ne pourrait pas être plus tragique, pour les survivants, les cheminots responsables et pour l'industrie ferroviaire aussi mise en cause.

Le fait d'avoir mis la priorité sur la ponctualité au détriment de la sécurité a bafoué tous les principes les plus élémentaires du chemin de fer. Le mécanicien a commis une erreur, les autres ont tout simplement échoué.

On a rapidement reporté toute la responsabilité de l'accident sur le mécanicien en raison de ses posts sur Facebook dans lesquels on le voit rouler à grande vitesse. Une image publique a été créée qu'il conduisait trop vite le comparant à un chauffard de la route.

Le fait que maintenant les CFF reprennent ce cas lors de leur journée d'instruction 2019 pour montrer aux mécaniciens comment se protéger de manière professionnelle au quotidien privé et professionnel, dans les rapports avec les médias sociaux n'est pas à considérer comme un choix judicieux.

Purement au niveau du contenu, je partage le point de vue des CFF, selon lequel, bon nombre des Post du personnel des locomotives sur Facebook et les autres réseaux so-

ciaux nuisent à l'image de la profession de mécanicien de locomotive et à celle des chemins de fer.

L'accident de Santiago de Compostela renforce la stratégie que le VSLF poursuit depuis de nombreuses années : collecter les données et les rapports de mécaniciens et annoncer les lacunes aux instances compétentes afin de réclamer des améliorations. Dans le cas d'un incident ou d'un accident, cela nous permet de constituer une défense en se basant sur une documentation riche et fondée, de déposer le cas échéant une plainte et d'informer le public de manière circonstanciée. Si c'est nécessaire, purement au niveau politique. ➔



Quatre ans après l'accident de Rafz

Quatre ans après l'accident de Rafz, la dernière brèche dans la sécurité va être bouchée. *Hubert Giger, Président VSLF*

Après l'accident de Rafz en 2015, le VSLF avait fait une proposition pour augmenter immédiatement la sécurité qui consistait dans le fait à imposer une marche à vitesse maximale de 40 km/h jusqu'au franchissement du premier signal dans la gare de départ ou après un changement du sens de marche. Cette mesure a été adoptée sans problèmes par les chemins de fer.

Le VSLF a toujours été conscient du fait que le personnel des locomotives prenait un risque considérable avec cette réglementation puisque l'exécution de la prescription ne fournit pas de surveillance technique. Les avantages de cette mesure surpassent néanmoins nettement les inconvénients de celle-ci.

Se basant sur cette mesure, un mécanicien a déposé une proposition lors de l'été 2015, dans le cadre des propositions d'amélioration continue PAC : par le biais d'une programmation supplémentaire, le ZUB devrait surveiller la vitesse maximale de 40 km/h dans la gare de départ et permettrait ainsi d'assurer une sécurité supplémentaire.

Le « PAC » a été rejeté avec la motivation que le ZUB ne serait en service plus qu'environ trois ans et qu'ainsi les coûts d'une amélioration du système ne se justifieraient pas. A l'avenir l'ETCS Level 2 proposerait le mode de surveillance OS (On Sight) lors du départ. Ainsi une plus grande sécurité serait assurée.

Quatre ans après la proposition PAC de notre collègue nous faisons les constatations suivantes :

- L'ETCS Level 2 n'est en service que sur un nombre réduit de lignes. Il n'est même pas possible de parler d'une installation étendue à l'ensemble du réseau.
- L'OFT a donné un signal d'arrêt au développement du réseau en ETCS Level 2. La suite de la procédure sera dévoilée en 2020. L'ensemble des véhicules ne devrait être muni de l'ETCS BL3 que d'ici à 2025.
- Le ZUB a déjà été déclaré comme démodé en 1990 ; cependant, il reste aujourd'hui encore le plus grand garant de la sécurité des chemins de fer en Suisse.
- Aucun des plus de 230 véhicules que compte le S-Bahn zurichois, pas plus que les 115 GTW de Thurbo n'est équipé de l'ETCS. 1)
- En particulier avec l'ETCS Level 2, une unique introduction de mode de surveillance erronée peut ponter les surveillances responsables de la sécurité et



faire que le train sorte complètement de la surveillance radar, ce qui le rend inarrêtable.

Ce risque ne peut pas être couvert uniquement de manière technique. 2)

Tout va bien qui finit bien

En décembre 2018 les CFF ont rendu publique la décision qu'ils ont pris : « afin d'élever le niveau de sécurité des trains dans la gare de départ ou de rebroussement, de même que pour les trains ne disposant pas de données de surveillance valables, le ZUB 262 V14 surveillera la vitesse maximale de 40 km/h ».

Ainsi la proposition PAC de notre collègue a finalement été mise en application... après de nombreuses années. Le collègue n'a jamais reçu de réponse suite à la mise en application de sa proposition.

Les chères promesses éternelles

Dans le communiqué de presse des CFF du 27 février 2017, faisant suite à l'accident de Rafz, on pouvait lire en outre : „Le système moderne d'ETCS Level 2 permet d'exclure techniquement tout départ erroné dans une gare de rebroussement. L'extension de l'ETCS Level 2 à l'ensemble du réseau est prévue à partir de 2025. “

On doit partir du principe que les belles promesses bien enrobées d'aujourd'hui conquérant SmartRail 4.0 échoueront aussi au niveau de la chronologie et de la réalité. C'est dommage pour l'importante somme d'argent issue des pouvoirs publics, fournie par notre clientèle.

Il ne reste qu'à espérer que d'ici là aucune nouvelle faille dans la sécurité n'apparaîtra, tant au niveau de la surveillance des trains que de celui de l'ETCS et que les bonnes idées du personnel obtiendront au moins une réponse de la part de nos responsables. ➔

1) Les frais d'équipement pour l'ETCS se montent, d'après une estimation de notre syndicat à près de 700'000 Euros par véhicule (y compris la certification) (Syndicats allemand des transports publics e. V. / information à la presse du 2 avril 2019). Ainsi, pour le S-Bahn zurichois et Thurbo cela représente une somme d'environ 240 Mio. € = 270 Mio. Fr.

2) „Always safe“ indépendant des processus d'exploitation et de la configuration des installations, pas de „facteur humain“. Une exigence du projet SmartRail 4.0.

Newsletter VSLF de 22 février 2015

Lors d'un accident impliquant deux trains de voyageurs de CFF P à Rafz ZH et qui s'est déroulé le 20 février 2015, un collègue mécanicien a été grièvement blessé et 6 passagers s'en sont sortis avec des blessures légères.

La cause effective de l'accident doit être déterminée par le service d'enquêtes SESA. L'accident montre cependant que même l'équipement de sécurité équipant la gare de Rafz – lequel est fondamentale-

SBB CFF FFS Management-System
SBA Züge Sines
SBA ABAHT im Ausgangs- oder Wendebahnhof

ZF

Anweisung Nr. 1 / 2015

Ersteller: Walter Elmer, PEX SQ
Verfasser: Lutzperson P-OP-ZF

Zustimmung: P 2000028

Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof

Ausgangslage
Startende und verendende Züge sind bis zur ersten Zugüberwachung nicht überwacht. Diese Lücke in der Zugüberwachung lässt den Unfall in Rafz vom 20. Februar 2015 zu.
Die vorgesehene Änderung der Betriebsvorschriften SBB Verkehr § 3.3 ist nachstehend aufgeführt und wird, nach Absprache mit relevanten Eisenbahnverkehrsunternehmen, so bald wie möglich herangezogen. Zur Vermeidung von Risiken sind diese Bestimmungen bei Zugführung ab sofort anzuwenden.

Lösung
Um die Auswirkungen einer irrtümlichen Abfahrt zu minimieren wird die Höchstgeschwindigkeit nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof bis zum Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung auf höchstens 40 km/h beschränkt.

Ergänzung Betriebsvorschriften SBB Verkehr § 3.3 Abfahrt: Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
Nach der Abfahrt im Ausgangs- und Wendebahnhof beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Diese gilt bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum Beginn der Überwachung durch ein Zugüberwachungssystem.

Mari Heller
Lutzperson

Jörg Schneider
Lutzperson & Prozesse

Regelwerk SBB CFF FFS bis SUDOSTBAHN

Regelwerk gültig ab: 12.0 01.07.2015
Vertragskategorie: Intern
Eigener Prozess: 18-SBB-8M
Verfügbare Sprachen: DE, FR, IT

Betroffene Divisionen: Infrastruktur, Personentransport, Cargo
Spezielle Empfänger / Verfasser: BVU Lokführer und Leitung / LÖB: R 1-30111
Erzitat für: Version 11-0 sowie aufgehobene Vorschriften in Ziffer 6

Zustimmung: R 300.1-15 Hauptgruppe I-0: **R**

Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften

Zugfahrten R 300.6 6.3
R 1-30111 Abfahrt

4 Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 3

4.1 Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof
Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z.B. ZUB-Anzeige § 8.5.8.3) beträgt in diesen Bahnhöfen die v_{max} 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUBETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Zugsignal erreicht hat.

5 Startende Züge bei Führerstandsinalisierung in der Betriebsart «Staff Responsible»
Ergänzung zu R 300.6, Ziffer 3.8
Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbefehle am ETCS Haltsignal protokollierend mit dem Befehl Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbefehl an einem einzelnen ETCS Haltsignal vorzuschreiben.
Findet das Aufstarten vor dem letzten ETCS Haltsignal vor dem Übergangsbereich Führerstandsinalisierung – Aussensignalsicherung statt, hat der Lokführer am ersten Signal der Aussensignalsicherung Halt zu erwarten.

SBB CFF FFS Management-System
SBA Züge Sines
SBA ZUB – Anzeige –

ZF

Info
ZUB – Anzeige – 40 –

Ersteller: Marco Turini
Verfasser: Lutzperson Personentransport

Zustimmung: Technik

Neue ZUB-Anzeige

Zur Steigerung der Sicherheit bei startenden und verendenden Zügen beziehungsweise bei Zügen ohne gültige Streckenkarten, wird mit der ZUB 282 V14 die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h überwacht. Das Systemverhalten der ZUB 282 V14 wird mit dieser Änderung dem Systemverhalten von ETCS L1 L3 angeglichen und erfüllt den aktuellen Sicherheitsanpruch.

Die zehn Fahrsätze mit der neuen Version 14 des ZUB 282 sind auf dem Führerstand gekennzeichnet.

Die neue Überwachung wird durch die ZUB-Anzeige –40– angezeigt



Nach Ende des Überwachungsbereichs wird auf die übertriebene Geschwindigkeit oder Zugführerstandsinalisierung überwacht.

Bedingungen zur Abschaltung der v40-Überwachung

- Eingabe gültiger Zugdaten.
- Mindestens weitere gültige Zugdaten durch Änderung gültig, so dass die auch die Streckenkarten. Werden danach gültige Zugdaten eingegeben, wird die v40-Überwachung aktiv. Stellen gültige Zugdaten nach Änderung weiterhin gültig, so wird diese die v40-Überwachung nicht aktivieren.
- Wenn nach einer Zugabmeldung bis zum Stillstand und nach Bestätigung der Halt-Rückmeldung keine Streckenkarten mehr vorhanden sind.
- Das Fahrzeug in Rangierfahrt (St-Taste gedrückt) mehr als 10 s gefahren wurde.
- Das Fahrzeug mehr als 10 m in Rückwärtsrichtung gefahren wurde.
- Das Fahrzeug ohne aktiven Führerstand mehr als 15 m in eine Richtung gewirkt ist.

ment le meilleur dont on puisse disposer – n'est pas en mesure d'assurer une sécurité à 100%. La faille pourrait bien provenir du fait que le ZUB n'est seulement en mesure de fonctionner que si une transmission de la vitesse à surveiller est intervenue au signal précédent. A Rafz cette transmission n'a pas pu se produire avec le train régional puisque celui-ci est arrivé de Schaffhouse et qu'il a changé de sens de marche à Rafz. Ainsi, ce train n'a pas pu faire l'objet d'une surveillance par le ZUB. Si on voulait assurer cette sécurité, il faudrait équiper la voie d'une Eurobalise qui transmet des informations supplémentaires et la programmer de sorte qu'elle empêche tout départ si le signal n'est pas ouvert. Cela revêt tout son sens sur les voies où des trains partent régulièrement.

Afin d'augmenter la sécurité, le VSLF formule la mesure suivante, laquelle peut être mise en application immédiatement : Prescription pour assurer le premier départ :

Regelwerk SBB CFF FFS bis SUDOSTBAHN

Regelwerk gültig ab: 1-0 15.04.2015
Vertragskategorie: Intern
Eigener Prozess: 18-SBB-8M
Verfügbare Sprachen: DE, FR, IT

Betroffene Divisionen: Infrastruktur, Personentransport, Cargo
Spezielle Empfänger / Verfasser: BVU Lokführer und Leitung / LÖB: R 1-30111
Erzitat für: ZF-Anweisung Nr. 1/2015 Abfahrt im Ausgangs- oder Wendebahnhof (Güterverkehrsregeln)

Zustimmung: R 1-30111 Hauptgruppe I-0: **D**

Abfahrt im Zugausgangs- und Wendebahnhof mit Sicht auf das Hauptsignal

1. Ausgangslage
Bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung wird der Zug erst ab dem ersten Streckensignal durch ZUBETM-M überwacht. Dies trifft insbesondere auf Zugausgangsbahnhöfe (Bahnhof, ab welchem ein Zug mit neuer Zugnummer startet oder nach vorangehenden Rangierbewegungen weiterfährt) und Wendebahnhöfe (Bahnhof mit Fahrtrichtungswechsel) bei gleichbleibender Zugnummer zu.

2. Massnahme
Um die Auswirkungen einer irrtümlichen Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof zu minimieren, wird die Höchstgeschwindigkeit bei der Abfahrt ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung durch ZUBETM-M bis zum Beginn der Überwachung oder bis zum nächsten Zugsignal auf 40 km/h beschränkt.

2.1. Ergänzung zu R 1-30111, Kapitel 6.3
Bei der Abfahrt im Zugausgangs- oder Wendebahnhof ohne infrastrukturelle Geschwindigkeitsüberwachung (z.B. ZUB-Anzeige § 8.5.8.3) beträgt in diesen Bahnhöfen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h bis zum Beginn der Überwachung durch ZUBETM-M oder bis die Zugspitze das nächste Zugsignal erreicht hat.

Diese Einschränkung gilt bei Fahrzeugen mit ETM-G Ausrüstung oder bei defekter bzw. fehlender Zugnummer bei jeder Abfahrt.
Diese Bestimmungen werden bei nächster Gelegenheit ins R 1-30111 überführt.



Dans la gare de départ et après chaque changement de sens de circulation, il faut rouler à une vitesse maximale de 40 km/h jusqu'au premier signal principal.

Déroulement

Après chaque mise en service de la cabine, la surveillance du train ZUB ne dispose d'aucune information sur l'image du signal et ne peut donc pas intervenir sur la marche du train. Des balises destinées à empêcher le départ des trains ne sont utiles que dans certaines gares et sur certaines voies. Le train sera dans tous les cas arrêté par le prochain signal présentant l'arrêt qu'il soit équipé du système Signum ou d'une Eurobalise. L'arrêt du train se produit cependant nettement après le signal et, dans certaines circonstances, dans la zone de danger (à Rafz, environ 60 mètres après le signal).

Avec une nouvelle prescription qui prévoit que les trains au départ dans la gare initiale ou qui ont changé sens de marche, ne doivent pas dépasser la vitesse de 40 km/h, on augmente la possibilité que le train puisse s'arrêter avant le signal à l'arrêt ou, au pire, avant la zone de danger. Cette prescription peut être mise en application immédiatement et augmente la sécurité lors du départ dans toutes les gares et dans toutes les conditions d'exploitation. La perte de temps est de l'ordre de quelques secondes.

Dans les cas où le chemin de freinage devant le signal principal ou avant la zone de danger n'est pas suffisant pour une vitesse de 40 km/h, la pose de balise pour empêcher tout départ pourrait être une solution. Le VSLF, en sa qualité de syndicat professionnel des mécaniciens de locomotives a élaboré cette solution en se basant sur son travail quotidien, son expérience pratique et sa connaissance des processus et ceci dans l'intérêt de la clientèle et du personnel.

Capacité des lignes au niveau politique

Dans la presse on fait toujours allusion à une capacité des lignes de + 30% : Que doit-on comprendre ? Groupe technique VSLF

Si on part du principe qu'une ligne est équipée de la signalisation classique et que celle-ci est répartie en canton de blocs dotés d'une certaine longueur, on peut affirmer qu'elle possède une capacité de 100%. Proportionnellement, une ligne équipée du nouveau système ETCS Level 2 (sans signalisation extérieure, mais avec des cantons de block fixes) possède une capacité de 90% 1). La réduction de la capacité s'explique par le fait que l'ETCS emploie un certain nombre de courbes de freinage qui garantissent une réduction sûre de la vitesse. Chaque courbe de vitesse nécessite du temps, donc par conséquent de la distance donc de la capacité au niveau de la ligne. Dans le cas de la signalisation classique, cette tâche est reprise partiellement par le mécanicien, parfois avec une surveillance, grâce à ses compétences et à ses capacités.

ETCS Level 2 est une des conditions initiales nécessaires à la conduite automatique des trains (GoA 2, avec mécanicien exerçant une surveillance en cabine), mais pas à l'augmentation de la capacité des lignes. Au contraire, l'ETCS réduit la capacité (selon les prescriptions, une signalisation en cabine est nécessaire pour des vitesses de lignes supérieures à 160 km/h 2)). Afin d'augmenter la capacité avec l'ETCS, il serait nécessaire de supprimer les cantons de blocs fixes du Level 2, ce qui signifie que la conduite du point de vue électronique nécessiterait la création de blocs «volants». Cela correspond à l'ETCS Level 3 qui pourrait promettre une augmentation de capacité de 30% par rapport au Level 2 ce qui signifie 90% + 30% = 120%. Donc 20% de capacité en plus qu'une ligne équipée de signalisation conventionnelle.

Dans le but de circuler en Level 3, il est nécessaire d'établir la position exacte des véhicules pour des raisons de sécurité, ce qui constitue une exigence importante. C'est pourquoi, l'apparition du Level 3 n'est pas encore en vue, d'autant plus que l'actuel ETCS Level 2 à l'image de l'ensemble du système ETCS s'est vu imposer un coup de frein par l'OFT. Il est aussi très discutable de penser que l'ETCS Level 3 sera installé, aussi hors des lignes déjà équipée en Level 2. 3)

Dans les faits:

Nous allons circuler encore longtemps avec une capacité de 100%. Les lignes ETCS en Level 2 1) disposent de 90% de capacité ce qui supprime déjà 10% de la capacité de

la ligne. L'ETCS Level 3 est encore très loin dans les étoiles.

Ce qui signifie que l'augmentation de la capacité de 30% des lignes est de la politique pure, très éloignée de la réalité.

1) Mattstetten - Rothrist, Soleure - Wanzwil (décembre 2004) / Tunnel de base du Lötschberg (décembre. 2007) / Tunnel de base du Gothard (2016) / Brunnen (excl.) - Altdorf-Rynächt (août 2015) / Pollegio Nord - Castione Nord (décembre 2015) / Pully - Villeneuve (avril 2017) / Sion - Sierre (2018) / Giubiasco - S. Antonio (mai 2018)

2) en France on roule à 220 km/h avec de la signalisation extrême (classique). En Alsace à 200 km/h.

3) grâce au système du conducteur de ligne il est possible de se faire conduire de manière électronique. Un système qui a fait ses preuves depuis des décennies sur les lignes à grande vitesses ainsi qu'en service régional (S-Bahn) urbain en Allemagne.

Image: Signal „Tableau Indicateur de Vitesse“ TIV 210 km/h avec „pancarte Zone d'action“ Z près de Port-de-Piles sur la ligne Tours – Poitiers.



À la fin mars, nous avons été informés par Toni Häne sur la réorganisation de l'opérationnel du trafic des voyageurs (P-OP). Les courriels ont été adressés personnellement à chaque collaborateur et demandaient à chacun de s'investir dans un effort supplémentaire afin de garantir la réussite de la réorganisation.

J'ai écrit une réponse au Mail et j'ai ensuite été invité pour un entretien personnel.

Markus: Merci à toi, Toni de me donner l'occasion de m'entretenir avec toi ! En quoi consiste la réorganisation ?

Toni: En tout premier, j'aimerais te remercier d'avoir attiré mon attention sur le fait qu'on vous avait déjà demandé à plusieurs reprises de fournir un effort supplémentaire. On ne fait pas toujours attention à pareil acharnement.

Avant la réorganisation, j'avais un grand respect. C'est la plus grande réorganisation au sein du trafic voyageurs depuis 1999. Mon Mail avait pour but de rendre les gens attentifs à ce fait. Mais je sais aussi que je peux compter sur les gens qui travaillent sur le terrain, à la production. Il n'y a que très peu d'entreprises qui peuvent chambouler l'emploi du temps de l'ensemble de leurs collaborateurs de la production comme nous le faisons à l'occasion du changement d'horaire. La réussite ne dépend pas de ceux qui sont assis dans les bureaux à Berne, mais bien plutôt de tous ceux qui le mettent en application après sur le terrain. Cela n'est possible que grâce à la fierté des cheminots.

En ce qui concerne la réorganisation, je dois souligner que nous ne l'avons pas mise sur pieds avec des conseillers. Au lieu de cela nous avons fait un état des lieux sur les problématiques que nous avons rencontrées les années passées. Parmi les grands thèmes il y avait toujours l'Operating (OP) et la gestion du trafic (VM) qui interagissent ensemble en triangle avec l'Infrastructure et où il fallait trouver des solutions ensemble. Cela a conduit à des problèmes de coordination, surtout lors de perturbations. Nous voulions éliminer cela. Tout ce qui se passe avec un train doit être résumé dans une seule unité. J'attends de cette décision une nette amélioration de la qualité, tout particulièrement pour notre clientèle.

Je fais un exemple concret. Avant, la condition était que les véhicules devaient être planifiés de telle manière que les installa-

tions d'entretien avaient un taux d'occupation si possible constant. Aujourd'hui, notre objectif est d'avoir à disposition un nombre suffisant de véhicules en bon état en tout temps. Je veux aussi des responsabilités claires en ce qui concerne les véhicules. Un nom pour les Re 460, un nom pour les ICN, etc.

Un autre exemple concerne le nettoyage. Le personnel des trains est le mieux placé pour voir si les trains sont suffisamment propres pour la clientèle. Auparavant, l'interface entre les agents de trains et les nettoyeurs était situé bien trop haut dans la hiérarchie. Maintenant, les chefs peuvent communiquer directement entre eux sur place. Cela nous permet d'éliminer les doublons.

La construction intensive constitue actuellement un énorme défi. Il est important, surtout lors de perturbations, que les gens qui travaillent sur une solution soient assis dans la même pièce.

Durant les dernières années, un certain nombre

de « silos » se sont créés et nous cherchons à les éliminer. Un des objectifs de la divisionnalisation, en 1999, était la séparation comptable des différentes unités organisationnelles. Mais au point de vue de la clientèle, cette séparation n'a pas eu lieu. Les clients n'ont jamais divisionnalisés. Pour eux, il n'existe que les CFF. Si l'Infrastructure et l'exploitation ne travaillent pas en étroite collaboration, un haut niveau de qualité ou de ponctualité ne peuvent pas être atteints. La nouvelle organisation doit offrir le cadre pour que les défis puissent être relevés de manière intégrale. Dans tous les cas cela va prendre encore du temps jusqu'à ce que la culture des divisions s'adoucisse.

Markus: Dans ton Mail, tu as parlé d'un effort supplémentaire. A qui cela correspond pour nous, les mécaniciens ?

Toni: J'y ai aussi réfléchi, lorsque j'ai reçu ton courriel. Il y a certainement d'autres secteurs d'activité qui sont plus touchés. Particulièrement les répartiteurs. Mais c'était plutôt un appel à tous. Les cheminots sont en mesure de fournir des pres-

tations absolument exceptionnelles dans des situations qui sont aussi exceptionnelles. Par exemple durant l'Euro 2008. Il était impressionnant de constater la flexibilité disponible lorsqu'un match était prolongé et qu'il fallait retarder le train du retour à la maison. Ou dans le cas où un camion avait endommagé la ligne de contact. Les trains ont malgré tout réussi à être à l'heure pour le début de la rencontre. Cela me rend très fier.

Markus: La différence est que les perturbations relèvent d'influences externes,



tandis que la réorganisation vient de l'intérieur. Je me suis ensuite demandé s'il était nécessaire qu'on parsème encore notre chemin d'embûches à l'interne.

Toni: De nombreux cheminots sont toujours critiques à l'égard de la nouveauté. On ne doit pas attendre des applaudissements, lorsqu'on met quelque chose en place. Le travail des cheminots est finalement aussi d'exécuter le même horaire, chaque jour, à la seconde près. La disposition au changement et la créativité doit soumise, à ce niveau, à certaines limites. Mais lorsque les nouveautés sont finalement mises en application. Je vais faire un pari avec toi que si dans dix ans Sopre est remplacé...

Markus: Quoi ? Seulement dans dix ans ? J'avais pensé dans quatre ! Je crois que maintenant de grands espoirs sont partis en fumée...

Toni: ... toutefois, je suis persuadé que lorsque nous remplacerons Sopre, il sera dit : « qu'est-ce que cela veut dire ? Sopre est un super système ! Pourquoi en changer ? ».



De : Leutwyler Markus
Envoyé : dimanche, mars 31, 2019
À : Team P (P-STA-FU)

Cher Toni

Merci pour ton courriel qui m'est adressé personnellement et pour la confiance que tu m'accordes !

J'ai lu ton Mail à plusieurs reprises et l'interprète de la façon suivante :

Tu as mis en route une réorganisation, dont tu es persuadé qu'elle est bonne. Malheureusement il est possible que la réorganisation améliore beaucoup de chose mais pas forcément l'exploitation courante. Il existe un danger, mineur, qu'après la réorganisation des effets négatifs apparaissent pour notre clientèle. C'est pourquoi, tu en appelles au « sentiment du nous ». Pourtant nous sommes tous dans la même galère. Ceux d'en-haut dans les salles de conférences et ceux d'en-bas, en train de ramer. Tu me demandes à plusieurs reprises de fournir un effort supplémentaire afin que la réorganisation rencontre un plein succès.

Je prends volontiers position à ce sujet. Connais-tu les économiseurs d'eau ? Avec cet objet on économise 50% d'eau. Un scientifique économique a calculé qu'on utiliserait plus que 6.3% de l'eau si on visait quatre économiseurs d'eau à la suite. Il en est de même avec les efforts supplémentaires. Je me rappelle très bien les mots sympathiques avec lesquels on était priés de compenser les faiblesses de Sopre. Et le Twindexx qui a encore ses maladies de jeunesse – s'il vous plaît, un effort supplémentaire. Les tests de langue ont dû aussi être effectués avec la prière de notre compréhension. Malheureusement nous nous trouvons actuellement (et pour un temps certain) en manque de personnel. On nous demande donc de fermer un œil et de ne pas faire trop attention aux jours de congé en retard. Finalement, Sopre ne compte pas si précisément. Si on multiplie tous ces efforts supplémentaires on constate, avec étonnement, qu'un mécanicien de locomotives doit se trouver à trois places en même temps.

Il va de soi que je vais continuer à utiliser ma charge concentrée de créativité, afin que ce nouveau projet puisse aussi aboutir. Au cas où cela ne fonctionnait pas, cela peut tenir au fait que j'essaie de communiquer en français à la direction que le Twindexx qu'on m'a attribué par erreur ne veut rien entendre lors d'un essai de frein complet. Je vous demande de monter par avance un peu de compréhension à ce sujet. Cordiales salutations,

Mécanicien Markus Leutwyler
(Rédacteur du LocoFolio)

De : Toni Häne
Envoyé : vendredi, mars 29, 2019
A : Leutwyler Markus
Début de la nouvelle organisation

Cher Markus,

Dans quelques jours nous débutons la nouvelle Organisation du trafic des voyageurs. Des forces vont être réunies et les processus seront simplifiés. C'est la plus grande adaptation de l'Organisation du trafic des voyageurs depuis 1999. Je suis très conscient du fait que ces adaptations sont très exigeantes et qu'elles vont demander, à vous tous, de fournir un engagement supplémentaire. Ceci dans le but d'apporter la qualité attendue par nos clientes et nos clients. Je vous remercie ici cordialement pour cet engagement exceptionnel.

Je suis très heureux que nous ayons décidé de franchir ce pas. Car je suis persuadé que nous avons établi les fondements organisationnels avec WEP fondements qui nous permettront d'avoir le chemin de fer bien en main et que nous serons en mesure de fournir une contribution centrale à la qualité de vie et à la compétitivité de la Suisse.

Une organisation sur le papier, c'est une chose. Sa mise en application en est une autre. J'attends de vous tous que nous injectons ensemble vie et énergie à cette nouvelle Organisation. Pour y parvenir cela demande encore une fois un gros effort de votre part. Ce n'est que par ce biais que nos clientes et nos clients vont pouvoir sentir ce changement. Je suis persuadé que comme par le passé, je pourrai compter sur chacun de vous.

Cordiales salutations
Toni

Toni Häne
Membre de la direction générale
Responsable du trafic voyageurs

Markus: Nous ne voyons naturellement pas la réorganisation dans son ensemble, mais seulement une partie. Et cette partie n'était pas tellement glorieuse. Par exemple, j'ai dû composer pas moins de quatre numéros de téléphone pour enfin parvenir à la personne compétente pour adapter un tour de service valable dix jours plus tard. Le répartiteur n'était pas capable de me dire quelle personne était compétente ! J'ai eu l'impression d'assister à un exercice bien préparé.

Toni: Pourtant, je trouve que c'est bien pensé, dans tous les cas. Parce que nous l'avons fait nous-même et que cela ne provient pas d'un quelconque conseiller externe. Cependant, ce que nous avons, c'est un problème de ressources. Nous sommes gentiment à court de « cheminots ».

Markus: Pourquoi ?

Toni: Parce qu'on n'en a plus formés ! A un moment donné, on a cessé de former des agents d'exploitation. Il a été dit qu'on en n'avait plus besoin. L'agent de vente suffisait pour l'exploitation en gare et pour les quelques-uns dans les centrales d'exploitation, il y a des aspirants. Dans l'ensembles des planifications, il y a besoin de gens qui comprennent comment les chemins de fer fonctionnent. Avant on pouvait couvrir ce besoin avec les agents d'exploitation. C'étaient des personnes qui avaient eux-mêmes travaillé dans une gare et qu'on pouvait voir sur les quais. C'est actuellement un problème puisque la plupart des collaborateurs dans les centrales de gestion du trafic n'ont jamais travaillé sur les quais et n'ont jamais dû affronter les clients les yeux dans les yeux, lorsqu'un train arrivait en retard. Ceux qui, soit dit en passant, étaient persuadés d'être en face du responsable du retard de leur train.

Markus: Est-ce qu'on peut remédier à cette situation ?

Toni: J'avais déjà attiré l'attention, il y a huit ans, sur le fait que les personnes bien formées allaient disparaître. J'avais suggéré de réintroduire l'apprentissage. Il s'agit d'un processus élaboré qui a nécessité environ trois ans. L'été dernier nous avons pu fêter avec 30 personnes la fin de leur apprentissage en tant que « spécialistes en transports publics ». Je suis content d'avoir pu réaliser encore quelque chose avant mon départ à la retraite. Il y a maintenant besoin de temps pour que de nouveau apprentis finissent leur formation. Après cet entretien, je vais me rendre à la Langstrasse, pour discuter du thème de l'accessibilité. Nous n'avons pas encore atteint le but à ce sujet. J'aimerais aussi savoir quand le nombre de postes pertinents pourra être augmenté.

Markus: Encore une question. Il m'est apparu que le nombre d'échelons hiérarchiques a encore augmenté. Est-ce que ça n'est pas en contradiction avec RailFit?

Toni: Nous n'avons pas créé de places dans l'administration. Mais nous en avons ajouté au niveau du personnel roulant.

Markus: Aucune place de cadre n'a été créée ?

Toni: Effectivement, il y a eu une simplification. Tous ceux qui conduisent le train, le manœuvrent, l'accompagnent ou le nettoient sont dans une même unité avec Linus Looser. Cela représente 6500 collaborateurs dont la moitié de la division Voyageurs. L'ensemble de la planification, de la conduite et de la direction a été rassemblé et n'est plus séparé par catégorie de personnel. Cela nécessite maintenant un certain temps d'adaptation et est rendu plus compliqué par le manque de ressources dont on a déjà parlé. Nous y travaillons. Pâques a été le grand test. Il est clair que beaucoup de choses avaient déjà été planifiées dans l'ancien système. Mais nous avons été mis au défi à court terme et nous pouvons constater qu'un très bon niveau de qualité a été atteint. La seule exception a été la suppression d'un train international. La ponctualité est un thème qui nous préoccupe. J'ai mis sur pied un groupe d'experts qui analysera cette problématique. Il s'agit exclusivement de personnes qui proviennent de l'entreprise.

Markus: Ce qui nous reste sur l'estomac est le manque chronique de personnel au niveau des mécaniciens de locomotives.

Toni: C'est aussi un thème que je désire entreprendre. On a estimé qu'il était possible de réduire les coûts au niveau de cette catégorie professionnelle. J'ai des doutes. Il est possible qu'on ait créé plus de problèmes que de solutions à ce niveau. La coopération avec d'autres compagnies telle que le SOB sera plus importante à l'avenir. Par ce biais, il devrait être possible d'élaborer les meilleurs tours possibles. Trente de nos mécaniciens ont été instruits à la conduite du Voralpenexpress. Alors je suis plus enclin à accepter qu'un mécanicien du Südostbahn roule avec nos trains. De tels projets conduisent à des situations Winwin, tant en ce qui concerne les entreprises que les mécaniciens. J'ai encore quelques choses qui me tournent dans la tête et que j'aimerais pouvoir approfondir. Je reçois toujours de très bons Feedbacks concernant les perspectives des mécaniciens de la part du comité central du VSLF. Ce sont toujours des considérations très constructives pour lesquels je voudrais vous remercier ici.

Markus: Merci beaucoup pour cet intéressant dialogue!

Cas de signaux

« Légère augmentation des cas de signaux aux CFF ». *Marc Engelberger, Président Section Romandie*

En juin 2018, le conseil d'administration des CFF a donné mandat à « K-SQ-SI », d'effectuer une analyse concernant les cas de signaux principaux ainsi que les cas de signaux nains aux CFF (qui sont, comme mentionné dans un document daté du 30 novembre 2018, en « légère augmentation »).

Dans ledit document, il est notamment fait mention que la grande majorité de ces cas de signaux (environ 60%) ont pour cause une distraction, une inattention et/ou un manque de conscience de la situation. Il est également spécifié que les jeunes mécanicien-ne-s, en raison de leur manque d'expérience, tout comme les mécanicien-ne-s ayant le plus d'années de service (moins attentifs/ves en raison d'une trop grande routine) sont les deux catégories de mécanicien-ne-s les plus à même de commettre/d'être victime d'un cas de signal.

Une fois ce constat fait, il serait logique de se dire que des mesures doivent être prises en priorité auprès de ces deux catégories de personnel « à risque ». En effet, les jeunes mécanicien-ne-s devraient pouvoir bénéficier d'une formation - pratique en tout cas, notamment dans le domaine de la manœuvre - plus longue, afin qu'ils/elles aient dès leurs premiers jours en solitaire sur le terrain une expérience suffisante. Chez les collaborateurs/trices expérimenté-e-s, c'est en

priorité la construction des tours de service qu'il faudrait revoir. En effet, plus les services sont variés, plus l'attention portée par ces mécanicien-ne-s aux parcours et aux signaux sera grande.

Cependant, il est triste de constater qu'à nouveau, les conclusions et les mesures préconisées par « K-SQ-SI » dans leur rapport vont à l'encontre de ces mesures logiques et essentielles.



En effet, au lieu de s'attaquer aux réelles causes de cette augmentation des cas de signaux que sont le manque d'expérience des plus jeunes et la trop grande routine des plus âgé-e-s, il est, entre autres, préconisé de mettre sur pied « une offensive de communication sur l'importance des gestes-métiers », ainsi que le « développement d'un outil technique permettant de sécuriser les mouvements de manœuvre ».

Pour résumer, « K-SQ-SI » préfère tenter d'atténuer les effets de cette augmentation de cas de signaux au moyen d'artifices théoriques et/ou techniques plutôt que de s'attaquer aux réelles causes qui ont pour incidence cette augmentation, ce qui est fort discutable et permettrait presque - partiellement, du moins - de remettre en cause l'affirmation des CFF que la sécurité est la priorité numéro 1 de l'entreprise.



Sopre

Sopre – après la catastrophe, la médiocrité ancrée à long terme ? *Matthieu Jotterand, président VSLF section Genève*



Lors de son lancement chez Conduite des trains, Sopre s'est avéré catastrophique. Nombreuses suppressions de trains, budget de 19 millions mieux que dépassé : multiplié, etc... De nombreuses personnes ont travaillé dur à améliorer cette situation et à tenter de sauver ce qui pouvait encore l'être. Il convient de saluer leur travail et de les en remercier mais force est également de constater que l'effort s'est quelque peu relâché et que, de catastrophique à médiocre, certains préfèrent voir le verre un petit peu plein que presque vide.

Malheureusement, de nombreux points restent encore à un état désolant. Si, comme semble être la volonté de la direction, Sopre est conservé pour toute sa durée de vie espérée, il faut absolument améliorer ces défauts qui, s'ils n'entraînent peut-être plus (beaucoup) de suppressions de trains, perturbent encore et toujours l'exploitation au quotidien, n'empêchent toujours pas de possibles enfreintes à la LDT, rendent le décompte du temps de travail de milliers d'employé-e-s aléatoire et, d'une manière plus globale, dégradent les conditions et la satisfaction au travail du personnel.

Le VSLF continue à exiger un programme respectant les standards que l'on est en droit d'attendre en termes de planification et d'ergonomie pour le personnel et souhaite que la direction communique activement sur des délais raisonnables pour la mise en œuvre d'améliorations concrètes des points qui sont régulièrement soulevés.

Autocollant pour la sécurité de l'ETCS

Dans le règlement récemment publié P 20214406 concernant la conduite en ETCS Level 1 et Level 2 il est décrit comment se comporter avec les véhicules équipés de la Baseline 3. *Groupe technique VSLF*

Selon cette directive, chaque véhicule devrait être muni d'un autocollant „No ETCS“ / „ETCS BL 2“ / „ETCS BL 3“. Ceci n'est actuellement que partiellement le cas. Il existe encore des anciens autocollants datant d'une action précédente comme NBS ok, GBT ok, etc. De la sorte, il est impossible de déterminer de quelle Baseline le véhicule est équipé et sur quel Level de l'ETCS il est en mesure de circuler.

Concernant le sujet de la fixation de l'autocollant, Trafic des voyageurs Operating, Qualité, Sécurité et Environnement QSU nous informe : Le collaborateur responsable de P-OP-AM-FT nous rapporte la chose suivante : « L'administration est dépassée. Le mandat de changement a été remis il y a déjà longtemps. Au début la mise en application rapide a échoué en raison du changement de numéro de matériel

pour les autocollants. Nous nous impliquons en fond en ce qui concerne les autocollants. »

La desservance correcte de l'installation de sécurité ETCS en respectant les processus a échoué en raison du numéro d'enregistrement d'un petit décalque (autocollant). Cela nous ramène à la technologie des pigeons voyageurs...

Attention: „Pour pouvoir desservir un véhicule équipé de la Baseline 3, hormis le cours concernant le véhicule, il faut avoir fréquenté celui intitulé « surveillance des trains ETCS Level 1LS » (durée du cours : 1jour) Cette information n'a pas été communiquée au personnel des locomotives, de sorte que l'entreprise doit coordonner en outre le déploiement des véhicules avec celui du personnel roulant.

De la sorte, l'utilisateur du système ne sait donc pas s'il a l'autorisation de l'utiliser ou s'il doit suivre une instruction pour le faire.

P 20004921		SBB CFF FFS	
3 Kennzeichnung der Spezifikation der Zugbeeinflussungssysteme			
Damit das Lokpersonal erkennen kann, welches Zugbeeinflussungssystem in welcher Spezifikation verbaut ist, kennzeichnet SBB Personenverkehr die Fahrzeuge mit einem «ETCS Kleber». Die Dateneingabe erfolgt gemäss den Bedienungsanleitungen der entsprechenden Fahrzeuge oder ETCS Fahrzeugausrüstungen.			
Kennzeichnung Führerstand	Bedeutung	Fahrzeug kann in der Schweiz in folgenden Levels verkehren	«Aufstart- Level» des Fahrzeugs
no ETCS	Das Fahrzeug verfügt über keine ETCS Ausrüstung (ZUB / Signum vorhanden, nur Eingabe der ZUB-Daten möglich)	Kein ETCS Level vorhanden (Fahrt nach Aussen-signalisierung, Informationen der EuroBalisen erfolgen via ETM)	Kein ETCS Level vorhanden
ETCS BASELINE 2 SRS 2.3.0d	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 2 Systemanforderungsspezifikation 2.3.0d	Level 0 / Level 2 (Fahrzeug verfügt nach wie vor über Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 0 Führerstand-signalisierung: Level 2
ETCS BASELINE 3 SRS 3.4.0	Das Fahrzeug verfügt über eine ETCS Ausrüstung gemäss Baseline 3 Systemanforderungsspezifikation 3.4.0	Level 1 / Level 2 Sogenanntes «ETCS only» Fahrzeug, (ohne Signum / ZUB und Leuchtdrucktaste «Überbrückung INTEGRA / ZUB»)	Aussen-signalisierung: Level 1 Führerstand-signalisierung: Level 2



Le Parlement fédéral a procédé en 2016 à une révision partielle de la Loi sur la durée du travail (LDT) et s'est par la suite attelé à adapter l'ordonnance qui vient compléter ladite loi (OLDLT). Cette ordonnance adaptée a été approuvée par le Conseil fédéral en août 2018 et est entrée en vigueur pour le changement d'horaire du 9 décembre 2018. La nouvelle mouture de l'OLDLT a été négociée par une commission tripartite, constituée des représentants des employeurs, des représentants des employés et de l'OFT. Le VSLF ne faisait pas partie des représentants des employés mais a tout de même envoyé ses remarques et recommandations à toutes les parties impliquées dans cette négociation.

Le but officiel de cette révision était d'augmenter la flexibilité du personnel, par exemple pour permettre de couvrir les besoins supplémentaires en ressources aux heures de pointes du matin et du soir en un seul tour de service ou encore pour absorber au mieux les grandes fluctuations saisonnières auprès des entreprises de transport à vocation touristique.

Résultat

Une des modifications majeures pour le personnel des locomotives de cette révision de la LDT et de l'OLDLT a été la perte du supplément de temps de 30% pour les pauses prises à l'extérieur.

Evaluation: Les nouvelles LDT et OLDLT permettent une augmentation de la pro-

ductivité qui est bénéfique pour les entreprises de transport. Des compensations permettant également au personnel de s'y retrouver ne peuvent malheureusement être obtenues de manière individuelle auprès de chaque entreprise qu'au moyen de négociations à mener par les syndicats/ représentants du personnel. Nous sommes au regret de constater que la commission de négociation paritaire qui s'est penchée sur la révision de la loi et de son ordonnance ait jugé adéquat de déléguer la responsabilité de minimiser les pertes pour le personnel aux syndicats et autres représentants du personnel plutôt que de trouver une solution moins défavorable pour celui-ci dès le départ.

En effet, il est pour l'heure très difficile voire quasiment impossible, auprès de certaines entreprises, d'obtenir des compensations satisfaisantes. Pour les entreprises dans lesquelles les anciennes réglementations pour les pauses de l'ancienne version de la LDT et de l'OLDLT étaient reprises dans les CCT/les règlements d'entreprises, des compensations partielles ont pu être obtenues.

Pour les autres, cela est beaucoup moins évident. Malheureusement, ce qui ne peut être compensé sont des pertes de temps qui impactent directement le quotidien du personnel qui doit par conséquent travailler plus pour obtenir un temps de travail équivalent.

TAV

Le petit détail important. *Lettre de lecteur (Nom connu de la rédaction)*

Depuis le début de l'année, l'APP Prescriptions a remplacé l'ancien TAV (Tableau d'affichage virtuel). Toutes les communications relevant de la sécurité ainsi que toutes celles qui sont importantes sont publiées dans cette application. Le mécanicien doit ouvrir cette APP obligatoirement tous les trois jours et quitter les affichages, publications, communications et informations qui y paraissent. Pour un mécanicien, cela ne constitue rien de nouveau, pourtant, un petit détail important a changé depuis le début de l'année, c'est-à-dire depuis l'introduction de l'APP Prescription. Le mécanicien ne quitte plus qu'il a reçu les modifications, mais il doit désormais quitter qu'il les a lues.

Et maintenant vient le point qui fait mal. La nouvelle CCT prévoit la chose suivante : "Les CFF garantissent à chacun de leurs collaborateurs le temps de travail nécessaire à l'exercice de toutes les tâches en relation avec sa fonction." Cela signifie que lorsque par exemple, de nouvelles prescriptions de circulation PCT paraissent, lesquelles font actuellement 698 pages, les CFF doivent accorder le temps nécessaire à chaque mécanicien (non pas un forfait) pour que celui-ci puisse lire les 698 pages. Et chacun sait combien de temps on a, par exemple durant les vacances, pour lire un bon bouquin. Lire ne veut alors pas dire qu'on a compris, particulièrement lorsque les communications ont été rédigées dans les deux autres langues nationales.

Mais comme aux CFF, le commercial prend de plus en plus le pas sur la sécurité et sur la formation et l'information correcte des collaborateurs, le temps nécessaire à la lecture des règlements, information et circulaires ne sera désormais pas non plus bonifié correctement.

(Que feront maintenant les CFF et le monde entier sait-il à quel point ils sont rapides ? Est-ce que le bouton de quittance va à nouveau changer ?)



CAROS – ou Chaos ?

Depuis le changement d'horaire, CFF Cargo possède aussi un nouveau programme de réparation qui s'appelle „CAROS“. Il provient de la même entreprise « IVU » qui avait déjà programmé PIPER. On devait donc partir du principe que IVU était en mesure de maîtriser la gestion du temps de travail. *Fredy Oertel*

Et que n'a-t-on pas tout promis au personnel des locomotives ! La LDT allait être prise en compte, les temps de marche, les pauses, les lieux de pause, les temps de préparation, les locomotives en traction multiple aussi. Il est impossible de contourner la surveillance, etc... Cela a duré juste une semaine, après nous sommes devenus plus intelligents.

Il est possible d'attribuer neuf heures de service sans pause ou interruption de service (image 1). Des pauses prévues à des endroits impossibles et à des heures improbables peuvent aussi être prévues. On avait aussi demandé, en préambule, comment tout cela pouvait fonctionner et que les temps de préparation pourraient être adaptés lorsque pour des raisons de charge, cinq heures avant le départ du train, il y avait lieu de prévoir des locomotives en commande multiple. Finalement, il était nécessaire d'adapter la prise de service pour y parvenir. Comme c'était à prévoir cela ne fonctionne pas. Toutes les belles promesses qui nous avaient été faites lors de la promotion de CAROS se sont avérées n'être que du bruit et de la fumée. Il ne reste qu'à déterminer si toutes ces fonctions de contrôles peuvent être contournées si facilement par l'utilisateur ou qu'elles ont été délibérément supprimées. Cargo se voile dans un silence de plomb à ce sujet !

En raison des services, il est évident que l'ancien travail effectué sous PIPER a été intégralement repris, plutôt que de tout redessiner à nouveau. Une décision étonnante, après toutes les plaintes émises par le personnel des locomotives concernant le problème bien connu des tours imprécis. Il y a plus qu'assez de « rapports de mécaniciens » qui réclament à propos du non-respect des temps de travail dévolus à chaque tâche. Et ces tours ont intégralement été repris dans un programme qui est censé contrôler méticuleusement le bon déroulement du temps de travail. Une tâche impossible. Alors on bricole, comme du temps de PIPER.

La seule différence : par son souci du détail confus, CAROS en devient très transparent. On voit chaque inexactitude, chaque « tricherie » qui émane de la planification Et il y en a beaucoup. Lorsque le temps de travail prévu ne convient pas, il n'est tout

simplement pas inclus dans le tour et il est alors remplacé par de la « réserve commerciale » ou du « temps à disposition » quand ce n'est pas du « battement ». Il existe de nombreuses possibilités pour rendre une planification possible. Le résultat est constitué de tous de services partiellement impraticables.

Un exemple : train de loc. en direction de BsRB – 27min « réserve commerciale » – Départ en tant que train de marchandises pour RBL – et ceci incluant un changement de locomotive (image 2).

Le train de marchandises circule régulièrement avec un retard de 30 à 60 minutes. Et cela énerve plus d'un. Le chef de circulation, parce que sa planification (des chantiers) ne fonctionne plus. Le poste

d'aiguillage Ouest du RBL puisque son plan de débranchement ne joue plus. L'ensemble du personnel de la manœuvre du RBL, puisque les wagons arrivent trop tard sur les trains en partance. Seule la plupart des mécaniciens sont partiellement indifférents à ce problème car ils doivent encore acheminer un train Cargo Express en direction de Zürich Mülligen. Un travail qu'il sont alors volontiers disposés à faire exécuter par quelqu'un d'autre. C'est ainsi qu'il leur est possible d'arriver à la fin de service ponctuellement (du moins pour ce service). Si aucun mécanicien de réserve n'est à disposition – (travail superflu pour le personnel de la dispo) – le train reste au RBL. Nos clients ne reçoivent pas leur marchandise en temps et en heure. Ce sont les derniers d'une longue liste à être « ravis » de la nouvelle planification de CFF Cargo.

Dienstnummer	Datum	Beginn	Ende
Z9319@1	12.12.2018	19:00	04:00+
Betriebshof	Dienstdauer	NDZ-Zass	TP>=5-D
Zürich RB Limmattal	08:31:00	08:00	1
Höchststarbeitszeit	Arbeitszeit	Beizzeit	
08:31	08:31	19:20	

Typ	Fahrt	Fahrzeugtyp	Fahrzeugnummer	Von	Beginn	Nach	Ende	Kommentar	Bestandteil	ZUSI
Kommerz Reserve LPC				RBLD	19:00	WI	20:46		0	
Aufrüsten		RE620-C		WI	20:46	WI	20:56			
Linienfahrt	67637	RE620-C	(620037-2)	WI	20:56	ZGUB	22:10			1/1
Abrüsten		RE620-C		ZGUB	22:10	ZGUB	22:15			
Wenden		RE620-C		ZGUB	22:15	ZGUB	22:51			
Aufrüsten		RE620-C		ZGUB	22:51	ZGUB	23:01			
Linienfahrt	69336	RE620-C	(620037-2)	ZGUB	23:01	WI	01:56			1/1
Abrüsten		RE620-C		WI	01:56	WI	02:01			
Wenden		RE620-C		WI	02:01	WI	02:25			
Aufrüsten		RE620-C		WI	02:25	WI	02:35			
Linienfahrt	938609	RE620-C	(620037-2)	WI	02:35	RBLU	02:59			1/1
Abrüsten		RE620-C		RBLU	02:59	RBLU	03:11			
Betriebspunktfahrt	938609	RE620-C	(620037-2)	RBLU	03:11	RBLD	03:16			1/1
Kommerz Reserve LPC				RBL	03:45	RBL	04:00			Gubriet

9 heures sans pause, pour CAROS, pas de problème. Il serait cependant correct de dire qu'une pause peut effectivement être prise. CAROS ne la représente pas et ne la compte délibérément pas!

Bezahlung	OL=PAU	OLRB	OLRB	OLRB
Pausenweagezeit Rück	23:27	23:45		
Kommerz Reserve LPC	OLRB	23:45	OLRB	23:53
Aufrüsten	OLRB	23:53	OLRB	23:56
Linienfahrt	OLRB	23:56	BRBE	00:34
Kommerz Reserve LPC	BRBE	00:34	BRBD	01:01
Linienfahrt	BRBD	01:01	RBLD	02:00
Abrüsten	RBLD	02:00	RBLD	02:12
Betriebspunktfahrt	RBLD	02:12	RBLD	02:17
Aussetzweagezeit	RBLD-	02:17	RBLD-	02:22
Pausenweagezeit Hin	RBLD-	02:22	RBL=PAU	02:26
Pausenweagezeit Rück	RBL=PAU	02:26	RBL=PAU	02:51
Übernahme	RBL=PAU	02:51	RBLR+	02:56
Linienfahrt	RBLR	02:56	RBLR	03:00
	RBLR	03:00	ZMUE	03:13

27 minutes depuis l'arrivée jusqu'au départ, y compris un changement de locomotive. Une tâche impossible.

Voici les conséquences d'un des nombreux trains pour lesquels la planification n'est pas adaptée. Bien que ce tour soit déficieux depuis de nombreux mois, il est toujours attribué tel quel aujourd'hui !!

Une erreur apparente dans CAROS est le manque de trois minutes au temps de travail prévu lors de la mise en tête et du remisage des locomotives au RBL. Pour chacune de ces tâches, 26 minutes sont prévues alors que 29 minutes avaient été définies par la CoPe et les syndicats. Les mécaniciens du RBL sont les plus touchés, même si cela concerne toutes les mécaniciennes et tous les mécaniciens qui se rendent au RBL. Cela signifie que lorsqu'un mécanicien quitte le RBL avec un train on lui attribue 3 minutes de temps de travail en moins et la même chose se reproduit lorsqu'il/elle y revient avec un autre train. Un train long et lourd qui quitte avec trois minutes de retard le faisceau de départ en direction de l'ouest, parvient tout au plus jusqu'à Killwangen. Le « trou » entre les trains directs en provenance de Zürich est très petit et lorsque la « vague » a déjà un peu de retard, bien peu de chefs de circulation se risquent à essayer d'y enfiler un train de marchandises. Il ne reste sinon qu'à attendre le prochain « trou » ce qui peut conduire à un retard de 30 minutes. Une chance que les chefs de circulation n'aient pas encore perdu patience avec CFF Cargo.

Les 3 minutes manquantes peuvent, selon les circonstances devenir 6 ou 12 minutes,

en fonction du nombre de fois qu'on quitte le RBL dans un même tour. Si l'on compte en gros une moyenne de neuf minutes, cela correspond pour 100 services à 900 minutes ou 15 heures, répercuté sur 100 mécaniciens cela fait tout de même 1500 heures. J'ai appris par une Newsletter du VSLF que cette erreur devait être éradiquée à l'occasion du JUP 3 (troisième changement d'horaire bimensuel Cargo). CFF Cargo se mure dans le silence à ce sujet. On ne peut pas non plus savoir si Cargo compte rétrocéder ce temps ou pas. – Que soit traité de coquin, celui qui pense ici à mal !

Le décompte du temps de travail est souvent un jeu de confiance. Nous avons appris de la bouche des APK (mais pas de CFF Cargo) que les bonifications en temps des interruptions de service n'étaient pas comptées. Nous ne savons pas si Cargo a l'intention de les corriger rétroactivement et les APK ne peuvent pas répondre à cette question. Cette information devrait venir de CFF Cargo, mais de cette source on n'entend rien venir. Les temps de manœuvre effectués en plus par le personnel des locomotives devraient être comptabilisés dans les tours. Mais ils ne le sont pas. J'ai demandé à la fin janvier que les temps supplémentaires de manœuvre soient ajoutés dans un tour que j'avais effectué trois fois jusqu'à cette date et que la fin de service soit adaptée en conséquent. Cette correction n'a pas été effectuée jusqu'à aujourd'hui. Le service en question se déroule toujours de la même manière,

inchangé ! Pour le tour de Thoune qui part de RBL Ouest, un temps de marche de cinq minutes est compté pour se rendre de RBL Est à RBL Ouest. Effectivement, il en faut 20. Bien que situation ait été signalée depuis décembre, le temps de marche n'est pas corrigé jusqu'à présent. Ce train part presque chaque jour avec un retard d'un quart d'heure du RBL.

Des erreurs peuvent toujours se produire et la planification ne peut pas toujours travailler de manière parfaite. Mais le fait que des erreurs ne soient pas corrigées après plusieurs mois est incompréhensible et cette situation est inacceptable. Il n'y a visiblement aucune volonté de corriger les erreurs des tours de service. Il n'y a aussi aucune volonté perceptible de mettre les temps de travail en conformité.

Je reçois un salaire pour le travail que je fournis. Celui qui s'oppose au fait de corriger le temps de travail qui est réellement effectué vole notre argent ! Jusqu'à aujourd'hui j'ai toujours fait confiance à mon employeur, mais en raison de l'absence de toute communication et de l'inaction des instances compétentes, cette confiance diminue rapidement.

Le fait est qu'en raison des inepties qui remplissent nos services, les éventuels problèmes du code de programmation de CAROS disparaissent complètement. Le problème principal est assis devant le clavier – et dans la hiérarchie située au-dessus de lui. ➤

Sven Flore

Sven Flore, CEO CFF Cargo International, a tenu un discours captivant lors de l'assemblée générale du 16.3.2019 à Brigue. Sven Flore a provoqué une certaine agitation il y a quelques mois lorsqu'il a proposé d'augmenter le salaire des mécaniciens allemands de 500 Euros au-dessus du tarif en vigueur. Interview: Markus Leutwyler

Ce discours nous a incité à poser encore plus de questions. Vous les retrouverez dans l'interview ci-dessous. Un résumé du discours en question :

CFF Cargo International a été fondé en 2010. Le siège principal se situe à Olten. CFF Cargo International occupe près de 800 collaborateurs dont 492 mécaniciens de locomotives et dispose de plus de 140 locomotives. Cela représente relativement peu de mécaniciens pour beaucoup de locomotives. C'est pourquoi le rendement à l'utilisation est bas. Le chiffre d'affaire annuel en 2017 a avoisiné les 316 Mio. d'Euro et la part de marché en Suisse est de 41.8%.

Les trains circulent de manière transfrontalière entre les Pays-Bas et l'Italie ce qui pose un certain nombre de défis spéciaux. Les capacités du rail le long du Rhin sont fortement sollicitées et les mesures d'extensions en sont malheureusement ralenties. Nous sommes à la recherche d'itinéraires alternatifs car le trafic continue à se développer.

Où et combien d'argent est dépensé ? 45% sont dépensés dans les sillons et l'énergie. Ces coûts ne peuvent pas être influencés ce qui signifie qu'ici nous ne disposons pas de potentiel d'économies.

Engagement des locomotives. Il est nettement plus efficace de retirer une locomotive du système que de grappiller une poignée d'Euros sur le salaire des mécaniciens. Une locomotive coûte 40'000 Euro par mois.

Actuellement, l'utilisation des locomotives est médiocre. Il y a plusieurs explications à cette situation. Les locomotives sont partiellement vieilles, délicates et mal entretenues. Une nouvelle flotte va améliorer la situation. Actuellement les locomotives parcourent en moyenne 150'000 km/an. Le but est d'atteindre un quart de million de km par an.

Un autre block de coûts réside dans le salaire du personnel des locomotives. Ici, le salaire en soi est moins intéressant que la construction des tours de service. Il y a beaucoup trop de voyages de service et de temps d'attente. La part de conduite pure dans les tours est trop basse. Cela nuit au rendement. On tente d'optimiser la situation au moyen de solutions informatiques modernes.



En Allemagne nous assistons à un manque flagrant de mécaniciens de locomotives. Le niveau des salaires est massivement plus bas que dans les pays voisins. Beaucoup de mécaniciens partent à la retraite. Avec le départ du modèle réduit dans la chambre d'enfant, c'est aussi le rêve d'enfant qui a disparu. En outre, la profession est entretemps aussi devenue moins prestigieuse. Chaque jour on est confronté avec une mauvaise presse et des événements frustrants. En Suisse ce n'est pas encore trop le cas et il reste encore une certaine fierté de la profession.

Il existe des particularités spécifiques à chaque pays. En Italie, il y a toujours deux mécaniciens dans la cabine de conduite. Ils se battent contre l'installation de dispositifs de sécurité qui pourraient prétendument causer des problèmes de santé. Aux Pays-Bas, les distances sont tellement courtes qu'il suffit de deux heures pour traverser tout le pays. Un temps de conduite trop court en est la conséquence. Des mécaniciens interopérables sont nécessaires particulièrement aux Pays-Bas.

Le niveau des salaires des mécaniciens de locomotives en Allemagne est érodé. Cela doit changer. Un mécanicien doit à nouveau pouvoir nourrir sa famille avec son salaire. CFF Cargo International a augmenté le salaire des mécaniciens de locomotives. Celui qui ne paie pas son personnel correctement ne gagnera pas le combat en vue de recruter les talents. Les discussions concernant les couches de la popula-

tion sont aussi très importantes. Tous les hommes ne sont pas dans la même situation de vie.

Les différences de salaires entre les pays doivent être réajustées. Il existe naturellement des différences au niveau du coût de la vie dont on doit tenir compte.

L'interopérabilité n'est pour le moment pas une chose évidente. Certes, on tente d'installer un système unifié en recourant à l'ETCS. Cependant, chaque pays continue à suivre ses propres réglementations. Cela doit être simplifié. En outre on doit définir une langue standard en guise de solution de secours. Ce problème est devenu une évidence lors de l'incident de Rastatt. Les mécaniciens ne pouvaient pas passer par la France parce qu'ils ne parlaient pas le français. L'idéal serait l'anglais. Ce serait juste car personne ne l'a comme langue maternelle sur le continent.

La digitalisation est un thème qui occupe beaucoup de personnes. En Suisse, on a entendu il y a quelques années des affirmations que bientôt tous les trains rouleraient sans conducteur. Sérieusement ? Je n'y crois pas ! Il y aura des changements, certes. Mais d'autres branches, telle que l'aviation nous montrent que l'Humain restera encore longtemps aux commandes. C'est pourquoi je Vous adresse ce message: mécaniciennes/mécaniciens de locomotives est un métier qui a un avenir !



Plus de syndicat pour moins d'argent

Markus : Merci Sven pour l'invitation à cet entretien ! J'aimerais aller directement à la question du manque de mécaniciens de locomotives. Quelle est la situation actuelle ?

Sven: En Allemagne, le manque a été massif mais nous commençons lentement à prendre les choses en main. Mais aussi parce que nous louons du personnel. Le but est de continuer à réduire cette part. Les gestionnaires du personnel sont importants afin de pouvoir réagir de manière flexible. Mais ils ne devraient pas devoir le faire avec une trop grande proportion de personnel externe.

Markus: Une clé en vue de procéder à des économies se situe au niveau des locomotives. Qu'est-ce que vous voulez optimiser à ce niveau ?

Sven: Nos locomotives ne sont utilisables partiellement que dans des pays bien précis. Par exemple les Re 420 ou 620. Elles sont décrochées à la frontière et attendent dans les environs sans fournir de prestations. Une locomotive coûte jusqu'à un demi-million d'Euros par année. Avec nos marges, cela représente un gros morceau. La situation est un peu meilleure avec les types 484 et 474. Elles peuvent être employées de manière transfrontalière entre la Suisse et l'Italie. Les locomotives les plus récentes peuvent être utilisées dans tous les pays parcourus.

Markus: Tu m'as dit qu'un nouveau logiciel devrait vous aider à planifier tous les engagements de la manière la plus optimale possible

Sven: Effectivement. Actuellement nous avons un système informatique qui peut être utilisé pour la planification du personnel dans tous les pays. C'est extraordinaire. Nous devons tenir compte de tout un éventail de règles de temps de travail et de contrats tarifaires. C'est complexe au plus haut niveau. Le système n'est malheureusement pour l'instant qu'une pure administration. Il suffit de récupérer ce que vous avez introduit et le système vérifie si la prestation est faisable ou non. Cependant, le système ne fait pas de proposition en vue d'optimiser les prestations. Il ne pense pas. Il ne reprend même pas les tâches standards de la disposition. Nous voulons intervenir au niveau informatique dans les domaines où le logiciel reprendra les processus standards automatiquement. Nous aimerions utiliser notre personnel que dans les cas exceptionnels. Par exemple dans le cas de perturbations. Dans un avenir plus lointain, le logiciel

devrait aussi calculer les variantes optimales en cas de perturbations.

Markus: Les logiciels ont cependant toujours leurs défauts... Je pense ici spontanément à notre Sopre.

Sven: C'est vraiment complexe au plus haut niveau ! Un pareil logiciel doit simuler un nombre énorme de variantes afin de trouver la meilleure. Cela nécessite d'énormes capacités de calcul. Cela ne sert à rien si les résultats pour aujourd'hui ne sont disponibles que demain. Entretemps, les ordinateurs devraient être suffisamment performants. Le plus mauvais moment est lorsque le nouveau logiciel est mis en service et qu'il prend le relais de l'ancien. Ce n'est vraiment pas un plaisir. Le plus souvent on ne peut pas revenir à l'ancien logiciel. Si, à ce moment-là, quelque chose ne fonctionne pas... C'est pourquoi nous discutons déjà de la stratégie de la migration sur le nouveau logiciel. Je serais vraiment content si nous y parvenons d'ici à 2025.

Markus: Pourquoi ne continuons nous pas à confier cette tâche à des humains ?

Sven: Nous avons toujours le problème de ne pas disposer d'assez de personnes pour le faire. Si le système est capable d'assumer les tâches routinières et ennuyeuses,

Aujourd'hui nous avons un mauvais rapport entre la conduite et les temps d'attente.

je crois que tout le monde sera gagnant. Je préfère laisser la disposition régler les nouveaux trains et les trains qui ne figurent pas à l'horaire que de lui confier chaque semaine la planification des 20 mêmes trains. Encore au sujet du nouveau logiciel : j'ai prévu de faire participer assez tôt les partenaires sociaux, les syndicats et les commissions du personnel à ce projet. Que voulons-nous faire ? A quoi devons-nous faire attention ? Les données peuvent aussi être « mal » utilisées. Notre objectif n'est pas d'introduire un « état policier » mais nous voulons faire quelque chose de cohérent qui aille dans l'intérêt de tous. Un tableau de service intelligent qui ne contient pas de lignes vides insensées va aussi dans l'intérêt des collaborateurs. Aujourd'hui nous avons un mauvais rapport entre la conduite et les temps d'attente. Je perçois qu'il est plus fatigant de rester assis à ne rien faire plutôt que de conduire un train.

Markus: Tu as déclaré, dans ton allocution, que tu souhaitais une uniformisation. Ceci, pas seulement au niveau des

installations de sécurité, mais bien aussi au niveau des salaires. Qu'est-ce que cela signifie pour les mécaniciens suisses ? Est-ce que nous resterons concurrentiels avec nos hauts niveaux de salaires ?

Sven: Mon but n'est pas de retirer de l'argent aux mécaniciens suisses. La profession de mécanicien est importante et pleine de responsabilités. On ne peut pas y engager des personnes dont on se méfierait lorsqu'on les croise durant la nuit, pour ensuite leur confier un train composé de 1800 tonnes de kérosène... Cela signifie que je dois avoir un choix raisonnable de personnes et cela ne va qu'avec un salaire raisonnable. Je pense qu'en Suisse ça ne pose pas de problèmes. On ne crève pas de faim et on n'est pas tout en bas de la hiérarchie. De manière surprenante cette situation est aussi bonne en Italie. Cela date de l'époque des chemins de fer de l'Etat et aussi à la rigidité des syndicats. En Allemagne ce n'est pas bon. La raison est à rechercher dans la réunification. Les Reichsbahn et les chemins de fer de l'Etat ont été réunis alors que les deux systèmes n'étaient pas compatibles. En Allemagne nous avons toujours eu une petite part de transports des marchandises sur le rail. Le partage modal oscille toujours autour des 15 à 20%. Au contraire, en RDA, le rail avait une part très grande. Après la réunification, on a assisté à un démantèlement radical. Des entreprises récentes ont été fermées. On s'est trouvé soudain avec un excédent de mécaniciens. Lors des négociations avec les syndicats, la sécurité des places de travail a donc été placée au centre des préoccupations. On était prêt à faire des compromis sur les salaires et ceux-ci ont ensuite stagné. Je suis d'avis que les bons collaborateurs veulent un salaire décent. Ce que nous leur versons actuellement se situe dans la limite inférieure. Mais je ne suis pas magicien et je ne peux pas me contenter de rajouter encore une fois 1000 Euros, bien que cela paraisse normal. Car je ne trouverai aucun client qui soit d'accord de financer tout cela.

Markus: Au vu de la situation, est ce que le danger n'existe pas que les mécaniciens suisses ne soient plus employés ? Peut-être qu'on trouvera les personnes compétentes dans les pays environnants. La Suisse est aussi très petite, le temps de transit ne représente que quelques heures.

Sven: De mon point de vue, ce n'est pas une solution. Nous avons quasiment développé un modèle de vases communicants. Ce qui rentre d'un côté, ressort d'un autre. Donc si je laisse sortir un mécanicien suisse, un mécanicien allemand a le droit de rentrer. Nous embauchons des



Foto: Georg Trüb

mécaniciens en Suisse et les formons. Je trouve que les différentes cultures sont captivantes. Il y a des effets d'apprentissage, les uns avec les autres. Nous avons un coup de chance avec notre personnel. Prenons un exemple. Les mécaniciens italiens roulent jusqu'à Bellinzone... Un mécanicien de Bellinzone peut aussi bien rouler en Italie qu'en Allemagne. Si j'ai trop de personnel en Allemagne, je fais rouler le mécanicien de Bellinzone jusqu'à Bâle. Le mécanicien de Bâle roule ensuite jusqu'en Allemagne. Le contraire est aussi vrai. S'il me manque du personnel en Italie, le Mécanicien Bâlois roule jusqu'à Bellinzone puis le mécanicien de Bellinzone finit le trajet jusqu'en Italie. Cela nous donne de l'air et nous pouvons respirer. Pour nous, en tant qu'entreprise, cette flexibilité est essentielle. Le marché est toujours en mouvement. C'est pourquoi la Suisse est vraiment très importante.

Markus: La Suisse est donc assez grande et elle ne sera pas tout simplement « traversée » par des mécaniciens étrangers ?

Sven: Si je n'avais qu'un seul train, ce serait possible. Le mécanicien allemand pourrait alors très bien rouler jusqu'à Chiasso. Mais nous avons justement tellement de trains qu'il y existe toujours des trains dans les deux directions. C'est pourquoi je peux être flexible avec le lieu de relève. Que ce soit Bâle, Arth-Goldau ou Bellinzone. Grâce à ce système nous pouvons empêcher que le mécanicien doive faire une dé-couche à l'extérieur.

Markus: Restons chez les mécaniciens. Des idées sont nées, particulièrement en Allemagne pour embaucher toutes sortes de candidats. Aussi des gens qui ont vécu en marge de la société.

Sven: Cela a à voir avec le fait que trop peu de personnes s'intéressent à devenir mécaniciens de locomotives. Cela ne dépend pas seulement des salaires mais aussi du manque de temps libre et du travail en rotation. Je ne suis pas d'avis que seule la formation scolaire soit en mesure de déterminer que quelqu'un fera un bon mécanicien de locomotives. A la fin de la formation, il doit passer un examen et durant toute sa formation, il doit prouver sa fiabilité. Celui qui ne le fait pas est tout simplement éjecté. Nous avons un faible taux de réussite de 30% durant la formation. Comme nous sélectionnons mieux nos candidats à l'avance, ce taux est remonté à près de 50%. Les chemins de fer sont comme une petite famille qui est en mesure de fournir un certain équilibre. Cela signifie que des gens qui n'ont pas été gâtés par la réussite durant leur jeunesse peuvent aussi reprendre pied auprès des chemins de fer. J'ai embauché une fois un mécanicien de locomotives chez Rail4Chem. Habituellement on doit fournir un extrait de casier judiciaire. Il a toujours été réticent à le présenter. Ce n'est que très peu de temps avant le début de la formation que je l'ai finalement reçu. Quatre pages ! Délits en matière de circulation routière, lésions corporelles... Lorsque je lui ai demandé pourquoi il ne me l'avait pas donné plus vite, il m'a répondu qu'il n'aurait alors eu aucune chance d'être pris. Il n'avait pas tout tort. Il a pu ensuite me certifier que depuis trois ans, il avait mis de l'ordre dans sa vie. J'en suis arrivé à la conclusion que j'allais lui donner une chance. Il est devenu un de mes meilleurs mécaniciens de locomotives. Il était toujours là, lorsqu'on avait besoin de lui. On ne doit pas condamner les gens à l'avance. C'est ainsi que je le vois fondamentalement, peu importe si

quelqu'un a une autre religion ou est issu de l'immigration. Mais je dois cependant confirmer que le gestionnaire de l'exploitation (équivalent de l'expert d'examen suisse) passe tout le monde scrupuleusement à la loupe. Celui qui ne travaille pas correctement est très vite loin de la fenêtre.

Markus: Une histoire impressionnante! Cela m'amène à un autre thème qu'est celui de la langue. Tu souhaites que l'anglais soit la langue de secours. Est-ce quelque chose est déjà en route ?

Sven: Il y a différentes approches. J'ai personnellement démarré quelque chose avec le VDV (Association des entreprises de transport allemandes) conjointement avec DB Netz. Particulièrement en ce qui concerne les mécaniciens néerlandais qui circulent jusqu'à Oberhausen (près de Duisburg). Mais cela a échoué pour des raisons financières. Dans le cadre de l'UIC, les groupes de travail sont occupés à mettre sur pied une langue d'affaires européenne. Mais cela va encore nécessiter quelques générations pour y parvenir. Il est aussi possible que cela devienne superflu avec la digitalisation. Je pars du principe que les installations de communication (par ex. le CAB Radio) pourraient être équipées de logiciels de traduction qui soient en mesure de traduire les termes ferroviaires spécifiques dans la langue du pays qui est parcouru.

Markus: Ou communiqué uniquement sous forme écrite dans des formulaires préétablis ?

Sven: En Suisse, vous ne savez pas précisément comment cela fonctionne en Allemagne. Normalement, vous avez la paix dans la cabine de conduite et on vous appelle par téléphone qu'en cas d'exception. En Allemagne on recourt plus souvent au téléphone, même quand la situation est normale. Le thème de la discipline radio n'est pas pris au sérieux de la même manière.

Markus: Comment vois-tu les chances de l'ETCS dans le trafic transfrontalier ?

Sven: Avec la série 185, en 2000, Bombardier a apporté une locomotive qui était utilisable au niveau international sur le marché. A l'époque, j'étais responsable de la traction chez DB Cargo. J'ai alors été sollicité, lors d'une interview, pour déterminer si je croyais qu'une pareille locomotive, équipée d'un système de signalisation unifié, serait capable de parcourir l'Europe. J'ai répondu que je ne vivrais plus jamais pareille chose. Je crois que cela ne va pas changer durant les 10 années qu'il me reste à effectuer dans mon activité professionnelle. ETCS a déjà un certain nombre d'années d'existence et il y aurait aujourd'hui probablement des solutions plus intel-

ligentes. Cependant, nous avons besoin d'un système de signalisation unifié ! Je trouve que l'objectif de base est bon. Ce n'est que par ce biais que nous allons pouvoir concurrencer la route. Un chauffeur de poids lourd ne s'intéresse pas de savoir s'il roule en Lybie, en Russie ou au Portugal. Pendant ce temps, nos locomotives sont parfois trop stupides pour pouvoir rouler sur toutes les lignes d'un même pays. C'est effrayant ! Tant que nous ne disposerons pas d'un système et de règles unifiées, nous ne pourrons pas circuler avec nos mécaniciens comme le font les chauffeurs de poids lourds. Au moins, nous sommes conscients que les chauffeurs de camions sont aussi limités. Ce ne sont pas non plus des esclaves ! Ils ont une vie privée et ne souhaitent pas toujours passer leurs jours de congé à rôti des saucisses sur les aires de repos. Bien que... nous avons aussi essayé de recruter de futurs mécaniciens sur les aires de repos. Sans succès. J'ai trouvé cela surprenant, ils aiment leur travail !

Markus: Que doit faire la politique ?

Sven: En Allemagne, on s'attache massivement à dénoncer le fait que l'installation de l'ETCS est trop onéreuse. McKinsey vient de publier les chiffres. On parle de 32-34 Mia. d'Euro, dont 4-6 Mia. pour l'équipement des véhicules. Maintenant, on se bat pour déterminer qui doit payer tout cela. En principe on transfère une grande partie de la technique de signalisation de la ligne dans les véhicules. Cela a du sens, mais pour moi, en tant qu'exploitant, cela ne représente pas un avantage financier. Si la transformation des véhicules n'est pas soutenue en charge financièrement par la Confédération, cela ne va pas fonctionner. En Suisse, le gouvernement fédéral a déjà participé à des processus de conversion. En outre, il existe plus tard un potentiel d'économie qui se réalise au niveau de l'infrastructure. Le fait que les entreprises de transport ferroviaire doivent financer des « postes de signalisation » roulants ne devrait pas exister.

Markus: Quelles économies sont ensuite réalisées par l'infrastructure ?

Sven: La technique de signalisation est beaucoup plus simple au niveau de l'ETCS. Il faut dérouler moins de câbles, car la plupart des communications sont établies par radio. Ou, en Allemagne, au moyen d'un câble de voie. En outre, tout peut être programmé plus rapidement que ce qui est possible de faire avec un système de signalisation conventionnel. Le seul raccordement d'un embranchement particulier à une installation conventionnelle reliée à un poste directeur coûte une fortune en Allemagne. Avec un poste directeur digital, cela ne coûte quasiment rien du tout.

Markus: Nous avons déjà parlé des désavantages du trafic des marchandises. Les coûts et le manque de flexibilité. Dans quels domaines vois-tu de gros avantages ?

Sven: Revenons au trafic des camions. Sur un seul de mes trains, je transporte jusqu'à 36 camions ! Par ce biais, j'économise beaucoup des ressources « humaines » qui sont très limitées. Cela a déjà beaucoup de valeur. Ensuite nous avons les faibles frottements de « l'acier sur l'acier » par rapport au « pneu sur bitume ». Il en sera toujours ainsi, la physique parle pour nous. Regar-

La plus petite taille doit pouvoir prendre place sur un E-Bike ou du moins sur un petit transporteur.

dons aussi l'avantage écologique, nous aurions aussi de bonnes chances dans la logistique en ville.

Ok pour les conteneurs et les remorques, mais nous avons aussi besoin de « conteneurs » plus petits. Des emballages qui sont standardisés, empilables et qu'on peut charger sur des wagons de marchandises. La plus petite taille doit pouvoir prendre place sur un E-Bike ou du moins sur un petit transporteur. La logistique des paquets pourrait être totalement réinventée. Du wagon directement sur les vélos puis chez le destinataire final. Le chemin de fer serait déjà impliqué dans ce trafic depuis longtemps s'il n'avait pas toujours travaillé de concert avec les fabricants d'automobiles. DHL a fait fabriquer des „Streetscooter“ électrique par une société fille car l'industrie automobile ne voulait pas lui en fournir. C'est ainsi que les chemins de fer doivent aussi procéder. L'industrie automobile n'a pas d'autre objectifs que de vendre un maximum de camions. Elle va toujours essayer de nous porter atteinte et ne nous donnera jamais l'avantage en reconnaissant qu'on peut renoncer aux camions. Je me fais du souci dans le sens où, particulièrement en Allemagne, de nombreuses installations ferroviaires sont démantelées et qu'à la place on construit des maisons tout. Les gares de triage de Francfort et Düsseldorf sont de bons exemples à ce propos. C'étaient de parfaits emplacements pour ce genre de logistique. Cela va beaucoup trop vite, on ne peut pas s'y faire. Particulièrement maintenant, où les investissements ne coutent quasiment rien car l'argent ne coûte plus rien. Malheureusement, avec nos marges actuelles, il nous manque les moyens d'agir contre ces mesures. Les chemins de fer n'ont pas non plus une image innovatrice et intelli-

gente suffisante pour motiver des grands investisseurs.

Markus: Si tu regardes ta boule de cristal, quels changements vois-tu pour nous autres mécaniciens de locomotives ? Qu'est ce qui sera mieux, qu'est-ce qui sera pire ?

Sven: La propension aux perturbations du système ferroviaire va continuer à progresser. On ne peut pas le tenir écarté du personnel des locomotives. Dans le cas d'un dérangement de signal ou d'un chantier, la meilleure planification ne suffit pas. Malheureusement nous sommes soumis aux gestionnaires de l'infrastructure. Si on doit procéder soudain au remplacement d'un pont sur une ligne importante, qu'une infrastructure désespérément dépassée n'est pas remplacée à temps ou que des lignes sont hors service durant trois mois, cela devient rapidement problématique pour nous. Cela équivaut quasiment à une interdiction de pratiquer pour le mécanicien. Les marchandises ne disparaissent cependant pas, elles empruntent un autre chemin. Et je dois choisir avec les mécaniciens, à quel emplacement alternatif je peux les engager.

Comme avantage, je vois le système dont on a parlé plus haut et qui doit permettre, à l'avenir de rendre les tableaux de service nettement plus flexibles et individualisés. Je vois cela comme une bourse d'échange de tours de service où le mécanicien disposera de plus de codécision lors de la planification des services. La planification rigide d'antan, celle qui est justement peu attractive pour les jeunes collaborateurs, peut enfin être adoucie par ce moyen. Le confort sur les véhicules va certainement aussi être amélioré. Plus propre, plus économique, moins bruyant ...

Markus: J'ai le sentiment que tu as de nombreuses idées innovatrices mais parfois aussi surprenantes. Comment tes concurrents et les reste de monde ferroviaire réagissent à cela ? Par exemple à l'action des 500 Euros ?

Sven: Il m'aiment ! Non, pas tout à fait. Je suis celui qui bousille les prix. Mais celui qui s'énerve vraiment sur ce fait n'a pas réfléchi au problème jusqu'au bout.

Markus: Il existe donc des réactions ?

Sven: Oui! Nous venons d'avoir une assemblée de membres du réseau des chemins de fer européens à Hambourg. Il y a déjà eu des discussions.

Markus: Un grand merci pour ce dialogue captivant et instructif. Nous sommes déjà impatients de découvrir avec quelles idées tu vas nous surprendre à l'avenir.

Manque de concept dans le contrôle technique des trains

Absence de visite lors de la mise en service des véhicules. Les temps de mise en service lors des contrôles techniques des véhicules vont être à nouveau raccourcis. Le tour de contrôle autour du véhicule doit disparaître, ce qui correspond à un certain potentiel d'économie.

Hubert Giger, Président du VSLF

Les parties défectueuses ou manquantes comme les trappe ouvertes les pièces mal fixées, les amortisseurs défectueux, les fissures ou les fractures aux parties des bogies, les câbles défectueux ou cassés, les fuites d'huile aux boîtes d'essieux et finalement toutes les défectuosités relevant de la sécurité sont souvent constatées par le personnel de conduite ou d'exploitation lors des « tours de machine » pendant la visite du train. La visite n'est pas supprimée par manque de besoin, mais plutôt parce qu'elle ne fait plus partie des prescriptions de service édictées par l'OFT. Il s'agit tout simplement d'un démantèlement de la qualité dans un domaine qui relève de la sécurité. Simultanément, CFF Sécurité et Qualité donne une recommandation au personnel des locomotives concernant la gestion d'un bris de barre antiroulis : „La visite attentive du véhicule et la bonne décision lors de la constatation d'une défectuosité est un des éléments importants de la sécurité dans le trafic ferroviaire.“ Et c'est justement cette visite qu'on va devoir économiser.

Mesure préconisée par le VSLF : Une intervention auprès de l'Office fédéral des transports n'aurait aucun résultat puisque c'est justement cette instance qui, en tant qu'éditeur des PCT, permet la suppression de cette visite, tout en reportant la décision sur les ETF et ainsi donc la responsabilité de cette suppression.

Une intervention auprès de la direction des CFF ou du Conseil d'administration n'aurait pas non plus d'effet, car les responsables ne sont pas cheminots et ne sont pas en mesure de comprendre l'importance d'une telle décision et qu'ils se contenteraient de déléguer cette compétence vers le bas ou à Sécurité et Qualité SQ.

Une intervention auprès des responsables au sein de CFF P Conduite des trains (nouveau production ferroviaire mécanicien et agent de la manœuvre RLF) ne serait probablement pas ciblée puisqu'ils ont justement été obligés de prendre cette mesure pour des raisons d'économie.

Et Sécurité et Qualité SQ a déjà réagi et posté une recommandation dans Intranet, ce qui est souvent considéré comme une mesure de sécurité suffisante, puisque l'attribution du temps de travail réservé à cette tâche n'est pas de leur compétence.

Puisqu'il n'est pas possible de déterminer l'autorité compétente, Le VSLF déposera une proposition lors de la rencontre Sécurité avec les CFF, proposition qui prévoit que la visite lors de la mise en service du train sera maintenue dans l'intérêt de la sécurité. De même, le VSLF va adresser un courrier à l'OFT en lui enjoignant d'exiger des ETF qu'elles procèdent à la visite des véhicules lors de la mise en service des trains.

Nous partons du principe qu'une formation correspondante du personnel des locomotives est nécessaire afin de détecter les éventuel dégâts car cela est absolument nécessaire dans l'exercice de notre activité quotidienne.

Un pas en avant pour la sécurité: constat et évaluation correcte de possibles dégâts sur un train lors de la première mise en service

P - O - SQU - SIM; Voyageurs - Operations - Qualité, sécurité et environnement - Management de la sécurité

Lors de la première mise en service d'un DTZ 514, le mécanicien a constaté et signalé un dommage au dispositif anti-roulis (illustration 1). En dépit de ce dommage, le véhicule a été mis en service. Durant les neuf jours qui ont suivi jusqu'à la maintenance planifiée, le véhicule est resté en service (illustration 2). Dans ce cas concret, où l'on avait constaté l'absence de la tige-pêne du dispositif anti-roulis, le respect du profil d'espace libre n'était pas garanti en raison d'un coefficient de roulis augmenté (risque de collision entre deux trains et risque de collision entre le train et une installation fixe); de plus, il existait un grave danger de perte de pièces, avec tout ce que cela comporte de mise en danger potentielle de personnes.

Conclusion:

L'inspection attentive du véhicule et la prise de décision correcte lors du constat d'une irrégularité sont des éléments



essentiels de la sécurité en trafic ferroviaire. En cas d'incertitude concernant un dommage sur le véhicule, on peut faire appel à un diagnosticien. Si cela n'est pas possible, il faut veiller au retrait du véhicule, ce même si un retard ou une suppression de train ne peut être exclu. Dans le cas précité, si aucun diagnosticien n'est disponible sur place, le mécanicien peut et doit donc prendre lui-même la décision quant à la suppression

du train ou à la poursuite de la marche (PCT 300.13 Compétence lors de dérangements aux véhicules). Tous les points auxquels il faut prêter une attention particulière lors du contrôle du véhicule figurent en outre dans le document 20171068 «Principes de mise en service et remisage» (ch. 7.3). En cas d'incertitude quant aux dommages techniques sur un véhicule, n'hésite donc pas à ordonner le retrait de celui-ci.

A nouveau une implantation erronée de tronçon de ralentissement

A la mi-mars une nouvelle implantation erronée sérieuse a eu lieu, ce qui aurait pu conduire le mécanicien de locomotives à effectuer un dépassement théorique de la vitesse de 45 km/h. *Raoul Müller, président de la section Luzern-Gothard*

Depuis l'été 2018, les quais et les voies de la gare de Wohlen AG ont été complètement assainis et reconstruits. En raison de ces travaux de modernisation, un ralentissement à 80 km/h a été posé pour une longue durée. Bien que ces travaux aient été terminés en grande partie durant l'automne 2018, le tronçon de ralentissement a perduré et a été prolongé à plusieurs reprises.

Le 12 mars 2019, en raison de travaux à la ligne de contact et à la voie en direction de Waltenschwil à la tête sud de la gare de Wohlen, un autre tronçon de ralentissement à la vitesse de 80 km/h a été posé. Au lieu de procéder à une implantation propre du chevauchement de ces deux tronçons à vitesse réduite, le nouveau tronçon a été signalisé partiellement de manière indépendante. En circulant en direction du nord cela donnait la succession suivante des signaux de ralentissement : Après l'annonce et la quittance du premier tronçon (image 1), le deuxième tronçon

devait être quittancé (image 2). Quelques mètres plus loin, le premier tronçon débutait. Dans l'obscurité, il n'était possible que d'entrevoir une succession non naturelle de lampes clignotantes oranges ainsi que des distances inhabituelles entre-elles. En ce qui me concerne, je n'ai pu que réagir en provoquant un serrage rapide, car je parlais du principe que j'arrivais sur un tronçon de ralentissement avec une vitesse nettement excessive.

Après les 300 mètres suivants, le nouveau tronçon de ralentissement se terminait pour les voies 3 et 4 (image 3) et il était maintenu pour environ 3000 mètres supplémentaires sur les voies 1 et 2 (image 4). Le signal de fin de ralentissement implanté à cet endroit signifiait au mécanicien qu'il pouvait reprendre la vitesse normale de 125 km/h, bien que l'ancien tronçon de ralentissement se poursuivait sur environ 500 mètres et prévoyait ainsi toujours 80 km/h. La fin de ralentissement effective se situait après la fin du quai (image 5). Cela

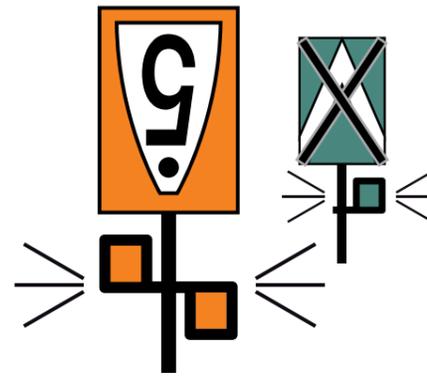
équivalait à un dépassement de vitesse de plus de 50 % !!!

En outre, ce qui était dérangeant au plus haut niveau dans l'implantation de ce chantier c'est qu'il a été impossible de l'expliquer au centre de gestion du trafic par téléphone tant la situation était complexe et qu'ensuite de cela, le service des travaux, envoyé sur place, n'a pas eu connaissance d'une mauvaise implantation. Ce n'est qu'après plusieurs rappels que la situation a pu être éclaircie. En outre, ce jour-là, les formulaires d'annonce ESQ ne fonctionnaient pas et le PEX chargé de la ligne n'a pu (si tant est que cela fut le cas) être informé que par des chemins détournés.

Il ne reste une fois de plus qu'à espérer que les personnes responsables forment de manière approfondie les employés chargés de l'implantation des tronçons de ralentissement et permettent d'élever la prise de conscience en vue d'éviter la génération de telles situations dangereuses, avant qu'un incident ne finisse par se produire ! ➤

Situation insuffisante

Situation insuffisante au niveau de tronçons de ralentissement. *Groupe technique VSLF*



La signalisation des tronçons de ralentissement continue à être insuffisante. C'est ainsi que des signaux de ralentissement non valables pour un tronçon de ralentissement sont couchés à même le quai en gare de Morges VD, de sorte qu'il est impossible de savoir s'ils ont été renversés par le vent et qu'il faut alors en tenir compte. Dans les documents concernant la ligne, le tronçon de ralentissement de Morges est toujours indiqué et provoque une situation peu claire. La vitesse de passage à Morges est de 140 km/h. C'est ainsi qu'à de nombreux endroits, comme à Dulliken SO, des lampes de signaux de ralentissement clignotent silencieusement dans la nuit, cela génère des incertitudes et distrait inutilement l'attention du mécanicien. La vitesse de passage à Dulliken est de 125 km/h.

Nous avons exigé et continuons à exiger des améliorations nécessaires. Seule une signalisation absolument correcte sera acceptable. Le VSLF va rapporter à nouveau cette problématique aux CFF.

Des erreurs à la ligne de contact surchargent l'horaire

Entre Genève Aéroport et Genève, une construction spéciale de sectionnement a été installée sur une voie. Selon nos renseignements, elle ne s'applique qu'à des vitesses réduites. Il en résulte une génération massive d'étincelles lorsqu'on circule à la vitesse autorisée de 95 km/h, particulièrement lors de l'entrée à Genève ou la réduction de vitesse est effectuée au moyen de frein électrique, ce qui conduit à une production supplémentaire d'étincelles et à de nombreux décollements de pantographe. Dans le but de réduire ces « éclairs » ainsi que les à-coups au pantographe, un ralentissement à 50 km/h a été posé. Celui-ci est en place depuis septembre 2018 et conduit à une perte de temps de parcours importante. Vraiment une mauvaise action. ➤

CFF Infra

Nouveautés de la part de CFF Infrastructure. *Groupe technique VSLF*

Comme il n'y a visiblement pas plus d'argent que de volonté d'appliquer au minimum une signalisation standardisée, on se permet dorénavant d'implanter sur les mâts des signaux principaux des informations concernant la ligne de contact avec des indications complémentaires quant à la direction choisie. (image 1)

Dans l'obscurité, il est difficile de s'y reconnaître. Il est vraisemblable que la validité de l'ordre d'abaissement des pantographes s'adresse à la voie qui se situe à gauche du signal. Il y a lieu de constater, à l'inverse de certains écrans de courbes, qu'on a choisi ici une grande tôle.

Un chemin de freinage quelque peu court, mais les prescriptions de circulation sont claires en la matière. Le responsable n'est pas celui qui planifie et accepte l'implantation des signaux. ➤

Signale R 300.2

 233	Begriff	Fahrt mit Vorsicht
	Bedeutung	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden
Beziehung zu anderen Signalen		Das nächste Zwergsignal zeigt Halt. Fahrt mit Vorsicht oder es folgt kein weiteres Zwergsignal



1. Vorsignal Langsamfahrstelle km 72.800 - km 72.500

2. Vorsignal Langsamfahrstelle km 71.101 - km 71.601

3. Anfangssignal Lafa km 72.800

4. Endsignal Lafa Gleis 3/4 km 72.500

5. Endsignal Gleis 1/2 km 72.500 (andere Lafa noch aktiv) signalisiert vMax 125km/h erlaubt ist vMax 80km/h

6. abgedrehtes Endsignal Gleis 1 km 72.101

7. Endsignal Lafa Gleis 1/2 km 71.601 (ab hier 125 km/h)

8. Wiederholungssignal Ende Perron Gleis 1/2 (erlaubt 80 km/h)

74.9	7	0	Waltenschwil	125
73.8			km 72.800 - 72.500	80
73.8			Block S274/174	
73.8			km 73.500	
71.8	8	0	Wohlen AG	125
71.8			km 71.601 - 72.101	80
68.5	0	8	DOT Umspannanlage	125
67.9	7	4	Dottikon-Dintikon	125
65.3	0	6	Hendschiken	110
11.9	0	6		115

Langsamfahrstelle:
Wohlen - Waltenschwil km: 72.800 - 72.500 VMax = 80
12.03.2019 08:40 - 25.03.2019 08:20 93-272-02-172
1-148500 + 1-148499+1-137424 +1-137423

Langsamfahrstelle:
Wohlen 2 km: 71.601 - 72.101 VMax = 80
28.11.2018 23:59 - 15.04.2019 15:00 2

Don de brosses

L'article publié dans le LocoFolio 2/18 faisant état d'un appel au don de brosses en vue de nettoyer les vitres frontales des locomotives en Romandie a déclenché un certain nombre de réactions diverses. *Hubert Giger, Président VSLF*

Après que l'article eut été repris dans la presse en Suisse romande mais aussi en suisse alémanique, l'entreprise Ebnat (ménage / industrie / hygiène buccale) s'est annoncée spontanément et nous a offert gratuitement 20 brosses. Nous les avons mis en contact direct avec les responsables des CFF afin que l'entreprise Ebnat puisse leur proposer ses produits directement. Dans le même temps, le 18 décembre 2018, une lettre nous est parvenue avec 10 francs en liquide et 30 francs en chèques Reka. Les expéditeurs étaient notre collègue Doris Matyassy, responsable HR SBB P ainsi que les collègues P-HR Ralph Kessler, P-HR-PEK, CoPe Division P / Roger Derungs, P-OP-ZBS-ZUE-IZU-TEC5, CoPe Division P et Leopold Travatori, P-OP-ZF-ZT responsable Suisse centrale Tessin. Leur «don spontané pour les besoins du personnel des locomotives en vue d'obtenir des vitres propres "nous ont fait

grand plaisir et nous les remercions pour cette intention. L'argent a été transmis à la section Romandie, laquelle a décidé d'offrir cette somme à Toni Häne et de l'utiliser de la manière suivante : 20 Fr. doivent être utilisés pour le remplacement de Sopre et les 20.- francs restant doivent être investis dans la mise en route de la flotte de FV Dosto. S'il devait rester de l'argent, il peut en disposer à sa guise.

Lorsque le 9 mars 2019, Doris Matyassy nous



a annoncé que l'argent avait été remis à la Bibliothèque suisse pour les personnes aveugles et les mal voyants, nous sommes arrivés à la conclusion que l'essentiel était de pouvoir rire de cette situation. On doit juste regretter que la résolution des problèmes liés à Sopre et aux FV Dosto n'ait pas pu être financée.

Il est bon de constater que le LocoFolio est lu avec pareillement d'attention et que les revendications soient prises au sérieux. ➔

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2019 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter www.login.org/spoew

login

Point de vue NZZ avec Andreas Meyer

Remarques concernant le point de vue NZZ avec le CEO des CFF, Andreas Meyer. Il défend la profession de mécanicien de locomotives. C'est bien et beau. *Hubert Giger, Président VSLF*

Point de vue NZZ

31 mars 2019

(Extraits résumés de la discussion)

Reporter: Lorsque les blocs vont disparaître sur les lignes, on doit savoir alors au mètre près où se trouve le train. Est-ce qu'on a alors encore besoin de mécaniciens de locomotive ?

Meyer: Dans tous les cas. Je vous prends volontiers pour effectuer une course dans la cabine du mécanicien. Il est naturel que des systèmes d'assistance aient fait leur apparition dans la cabine de conduite mais nous avons toujours besoin de mécaniciens et nous en engageons beaucoup de nouveau. Je ne suis d'ailleurs pas content de devoir tenir cette discussion. Nous avons besoin de beaucoup de mécaniciens et parlons simultanément en mal de cette belle et exigeante profession.

Reporter: Ainsi les CFF effectuent un protectionnisme pour les mécaniciens de locomotives ? A l'avenir les assurances pour les voitures deviendront moins chères, puisque ce n'est plus l'homme qui conduit ; il y aura moins d'accidents.

Meyer: Là, vous comparez des pommes et des poires. Nous transportons jusqu'à 1300 personnes dans un train, par exemple à travers les 57 kilomètres du tunnel de base du Gothard et il peut toujours se produire quelque chose d'imprévisible. On est dépendant d'un personnel compétent à bord qui est en mesure d'estimer la situation, de comprendre la technique et finalement de mettre le train en mouvement.

Reporter: Vous assurez la sécurité des trains avec un système européen. Est-ce que c'est bon pour la Suisse, est-ce que les CFF y participent ?

Meyer: Le passé, dans ce domaine est dramatique. L'ETCS devait être étendu à l'échelon européen et standardisé. En raison de l'existence de nombreux constructeurs et des modifications, il n'est aujourd'hui partiellement plus euro compatible. C'est lamentable. Nous autres, chemins de fer européens, aimerions définir un standard industriel qui nous soit propre afin de pouvoir le proposer à l'industrie pour que cela convienne à tout le monde. Je dois le redire c'est lamentable.



En compagnie de Thomas Küchler, CEO du SOB, c'était bel et bien Andreas Meyer, qui prenait les paris pour savoir lequel des deux aurait les premiers trains autonomes. Tout cela dans le cadre de SmartRail 4.0 et au service de leur responsable, la PDC Doris Leuthard. La cheffe est loin et les rêves butent sur la réalité. Maintenant, il n'est plus question de train qui circuleraient de manière entièrement automatique dans quelques années mais bien d'assistants à la conduite qui sont là pour soutenir le mécanicien dans sa tâche.

L'atteinte massive et durable portée contre la profession de mécanicien de locomotives est pourtant bien établie. Ainsi, il s'agira bien plutôt d'une mesure en vue de limiter les dégâts issus d'un pur réflexe de survie, si la profession de mécanicien de locomotives est autant portée aux nues. Le fait que Meyer considère l'ETCS dans sa situation actuelle comme une chose dramatique et lamentable lors de l'interview, tient plus de la stratégie que du discernement.

L'OFT a défini la stratégie de l'ETCS et tous, au sein des CFF, se sont réjouis. Et maintenant qu'on se rend compte que les LEGO et les Playmobil ne vont pas ensemble, on rejette la responsabilité sur l'industrie. La solution proposée par Andreas Meyer est de faire établir des standards pour l'industrie par les chemins de fer.

Il est à craindre que des cheminots qui ne disposent pas de connaissances ferroviaires spécifiques n'arrivent pas à un meilleur résultat que les industriels qui n'ont aucun intérêt à une quelconque collaboration. Et les énormes trous dans les finances resteront les mêmes. L'avantage est que cela va générer plus de travail, plus de projets, plus de spécialistes, plus de mandats externalisés et plus de tâches de coordination. Et ainsi : plus de salaires pour les chefs et le CEO.

Tant qu'on navigue dans un pareil océan de chiffres, aucune terre n'est en vue. ➔

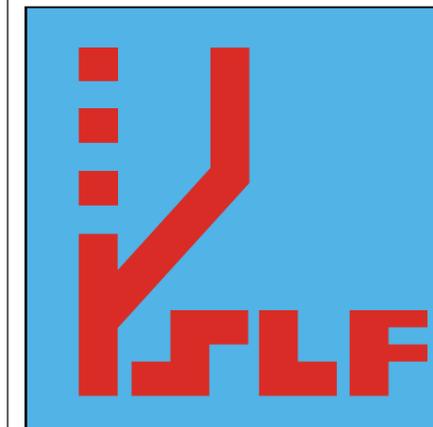
Lignes de détournement

Nouvelles propositions des solutions pour les lignes de détournement. *Hubert Giger, président du VSLF*

En janvier 2018, une rencontre proposée par le VSLF s'est déroulée en présence de l'ancien responsable de CFF Infra, Philippe Gauderon, et des spécialistes de l'Infrastructure. Nous avons renseigné Infra sur le fait que la reprogrammation technique sans problèmes des marches de train en cas d'interruption de ligne échouera inévitablement, car les mécaniciens ne sont pas forcément instruits sur les lignes prévues en cas de détournement. En fonction des entreprises de transport ferroviaire, des formations effectuées ou des lieux de dépôts, le personnel roulant a des connaissances de lignes différentes. Sur la base des différents niveaux de formation on peut même affirmer que chaque mécanicien dispose d'un réseau individuel avec ses propres connaissances de lignes.

Nous avons reçu la réponse suivante à notre requête déposée auprès de CFF Infra qui demandait si des modifications importantes étaient prévues dans l'annexe PCT Infra de décembre 2018 suite à notre intervention de janvier : "Les modifications importantes du R I-30111 concernant les lignes détournées ont effectivement eu lieu après la rencontre avec Philippe Gauderon. ... Dorénavant il existe beaucoup moins de lignes « à quitter » qu'auparavant. Celles-ci ont été transposées dans le chiffre 2.3 « détournement sur avis à quitter ».

Nous sommes heureux que grâce au VSLF, nous ayons une fois de plus pu venir en aide aux CFF, en mettant en place des améliorations sur la base de notre connaissance approfondie de l'exploitation. Nous nous recommandons. ➔





Négociations sur la CCT / Règlementation des pauses

D'intenses négociations se sont déroulées durant l'année 2018 en vue de procéder à une adaptation de la CCT, respectivement de son annexe X. Celle-ci contient la règlementation du temps de travail pour les collaborateurs soumis à des horaires de travail irréguliers. En raison de la nouvelle ordonnance sur la LDT, un certain nombre de petites adaptations étaient rendues nécessaires. La plus grande nouveauté concernant l'OLDT est certainement la règlementation des pauses, respectivement les bonifications en temps pour les pauses extérieures.

Ces modifications légales aurait permis un démantèlement considérable des règles contenues dans la CCT. Le SOB aurait souhaité supprimer tout simplement les actuelles pauses courtes de 30 minutes à 49 minutes. De même pour la bonification de 20 minutes pour les pauses comprises entre 50 et 59 minutes. L'ensemble des pauses de plus de 30 minutes seront désormais non payées. Les 30% de bonification en temps pour les pauses extérieures n'auraient été nécessaires qu'à partir d'une heure de pause tel que cela est prévu dans

la nouvelle OLDT. Ce n'est que lorsque la communauté de négociation a présenté ses propositions en guise de contre mesure (par exemple : augmentation des suppléments de nuits et du dimanche) que les négociations ont pu être entamées. A cette occasion, nous avons pu constater à quel point le SOB n'était pas disposé à partager équitablement avec le personnel les résultats d'une augmentation de la productivité qu'elle allait pouvoir retirer des nouvelles pauses non payées ainsi que de la suppression des bonifications en temps qui en découlaient.

Nous avons été confrontés à une surprenante position d'attente de la part du SOB qui laissait entendre que nous autres, partenaires sociaux, avions donné notre accord à une dégradation massive de la CCT. La conséquence aurait été que le personnel roulant aurait à fournir (avec le même salaire) passablement plus d'heures de travail productives par année. Il est possible que cette dégradation des conditions de travail demandée par le SOB ait quelque chose à voir avec les prix déjà convenus pour les prestations à fournir au sein de la coopération avec les CFF.

La communauté de négociation constituée du SEV, du VSLF et de Transfair a rejeté cette dégradation de la CCT, de sorte que la réglementation sur les pauses a été reconduite de manière inchangée pour 2019.

Négociations salariales

Le SOB et les syndicats ne sont pas parvenus à un accord lors des négociations salariales pour 2019. Le SOB a ainsi établi les hausses de salaires de manière unilatérale. Les adaptations salariales pour les collaborateurs en progression ont été financées conformément aux dispositions minimales du système salarial prévu par la CCT. A ce niveau, le personnel roulant constitue une exception. Dans le cas du personnel des locomotives et des agents de train, on a malheureusement recouru à nouveau à la même plage salariale que l'année dernière. Cet aspect fait l'objet d'un rapport séparé dans le prochain paragraphe. La communauté de négociation a considéré l'offre salariale du SOB comme insuffisante en regard de ce qu'offrent d'autres ETF et au vu du renchérissement.

L'augmentation moyenne du coût de la vie se situe à 0.9%. Notre revendication prévoyait une hausse générale des salaires

dans une proportion identique afin de compenser la perte nette sur les salaires. Il faut ajouter à cela que cela fait 6 ans que le SOB n'a consenti à aucune hausse générale des salaires. La hausse constante des primes d'assurance maladie a déjà creusé un certain trou dans nos portemonnaies ces dernières années. Le SOB a cependant rejeté toute hausse générale des salaires et ceci, jusqu'à la fin des négociations.

Dans l'article 2.2 de la CCT il est pourtant clairement précisé que « le coût de la vie et le pouvoir d'achat » devraient être pris en compte dans le cadre des négociations salariales. Les hausses individuelles de salaires ne doivent pas être utilisées en guise de compensation du coût de la vie par le SOB. Elles ne doivent servir uniquement qu'à compenser la progression de l'expérience dans la plage salariale par le biais d'un salaire qui augmente. L'offre modeste consentie par le SOB est encore étayée par le fait que les mesures d'assainissement de la caisse de pension ont cessé depuis le 1er juillet 2018 et que les primes d'assurance pour les accidents non professionnels ont baissé. Ces deux aspects ont été mis en avant par le SOB dans le courrier qu'ils ont adressé aux collaborateurs pour annoncer les négociations salariales.

Tribunal arbitral

Un nouveau système salarial a été introduit au SOB le 1er janvier 2017, lequel a été utilisé pour la première fois en date du 1er janvier 2018 pour les mécaniciens de locomotives et les agents de train. Malheureusement, le SOB s'est basé chaque fois sur une mauvaise plage salariale pour calculer les augmentations de salaire du personnel roulant. En fonction de la grande étendue de cette plage salariale, ces fonctions ont été réparties sur deux classes de salaire. Cependant, les augmentations de salaire du personnel roulant n'ont été calculées qu'en fonction de la classe de salaire supérieure et non en fonction de l'ensemble de la plage.

La communauté de négociation s'est vue dans l'obligation de quitter la table des négociations en raison de ce différend. Un certain nombre de tentatives ont été lancées sur une période de près d'un an. Malheureusement aucun accord en vue de motiver le SOB à mettre ces mesures en application en conformité avec la CCT n'a pu être trouvé.

Afin de pouvoir corriger rétroactivement la question pour 2018, la communauté de négociation a décidé de saisir un tribunal arbitral, comme l'article 2.4 de la CCT lui en donne la possibilité. Serge Flury, avocat à Aarau, a été chargé de défendre les intérêts de la communauté de négociation. On compte sur une décision juridiquement valide d'ici les prochaines négocia-

tions salariales qui se dérouleront durant l'automne 2019.

Examen fédéral professionnel pour les mécaniciennes/mécaniciens de locomotives

L'Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM) a démarré la première session d'examens professionnels. Dès le début, le SOB voyait la reconnaissance de la profession de mécanicien de locomotives de manière positive et qu'il allait soutenir les volontaires à l'examen. Nous sommes heureux d'apprendre que le SOB prendra à sa charge la taxe d'examen dans le cas où celui-ci est réussi et qu'il octroiera une bonification en temps pour le jour de l'examen.

Le SOB est représenté par Simone Joos, spécialiste HR transport des voyageurs et Roland Maurer, expert d'examen et mécanicien au dépôt de Rapperswil, au sein de la commission d'examens. Nous vous recommandons de participer à l'examen professionnel et espérons que de nombreux collègues pourront bénéficier de cette reconnaissance, afin de bénéficier des avantages qu'elle pourrait apporter en cas de nécessité.

Coopération dans le trafic grandes lignes

Le recrutement du personnel des locomotives pour la première étape du trafic « grandes lignes » (Bâle/Zürich Arth Goldau – ligne sommitale du Gothard – Locarno) prévue pour décembre 2020 est déjà bien avancé. Par rapport à l'horaire annuel actuel, cela représente un besoin de 58 mécaniciens supplémentaires. Avec l'état des effectifs de la fin mars 2019 cela ne représente plus que 5 mécaniciens à embaucher. Au total, près de 200 postulations sont parvenues au SOB.

Le 1er octobre 2019, une nouvelle classe constituée de 13 aspirants mécaniciens



débuter la formation de base. Une nouvelle classe constituée, elle, de 12 participants, devrait débuter sa formation le 1er juin 2020. Durant l'automne 2020, les mécaniciens déjà formés effectueront leur formation delta dans le cadre des nouvelles fonctions du SOB dans le trafic grandes lignes.

Avec la mise en service de la première ligne du trafic longue distance en décembre 2020, le SOB va ouvrir un dépôt de mécanicien à Erstfeld. L'échange intensif entre le SOB et le CLP du dépôt CFF existant à Erstfeld a permis d'établir un très bon rapport de confiance. Les deux entreprises, agissant conjointement à la mise en œuvre opérationnelle. Un certain nombre de modèles de collaboration ont été évalués. Les principes suivants sont recherchés :

- La disposition opérationnelle des toutes les prestations du dépôt d'Erstfeld (que ce soit CFF ou SOB) sera assurée par la Dispo SOB.
- Toutes les prestations naturelles d'Erstfeld (CFF et SOB) seront reprises dans un tableau de services commun. Sont considérées comme prestations naturelles : la ligne sommitale du Gothard et la S2 du trafic urbain de Zoug (Erstfeld – Zoug). Le rayon d'engagement précis, qui englobe les autres lignes qui devront encore être parcourues, n'est pas encore défini. Les projets de prestations de service ne sont pas encore disponibles.
- Les mécaniciens CFF et SOB restent employés par leurs entreprises respectives. Ils seront toujours encadrés par le CLP, respectivement chefs mécaniciens.
- Les prestations de service devront être construites de telle façon qu'elles puissent être effectuées par les deux entreprises en tenant compte de leurs prescriptions respectives en vigueur.
- Durant l'été 2019, la planification détaillée et le recrutement pour la deuxième étape du trafic grandes lignes (Coire – Berne – Coire) avec une mise en service depuis décembre 2021 vont être pris en main.
- La répartition exacte des 58 collègues supplémentaires prévue pour décembre 2020 entre les 6 dépôts du SOB n'a pas encore été effectuée. Le réglage fin débutera après les vacances d'été 2019 en tenant compte de la deuxième ligne.
- Actuellement les 150 mécaniciens Cat B sont gérés par les responsables du personnel des locomotives et 3 chefs mécaniciens (CM). A l'avenir, chaque lieu de dépôt disposera de son propre CM.

Membres

Actuellement le SOB compte environ 150 mécaniciens de Cat. B. En décembre 2018 nous avons pu accueillir notre 100ème membre au sein du VSLF-SOB. ➔

61ème assemblée générale du VSLF, le 16 mars 2019 à Naters VS

Discours de Hubert Giger, président VSLF

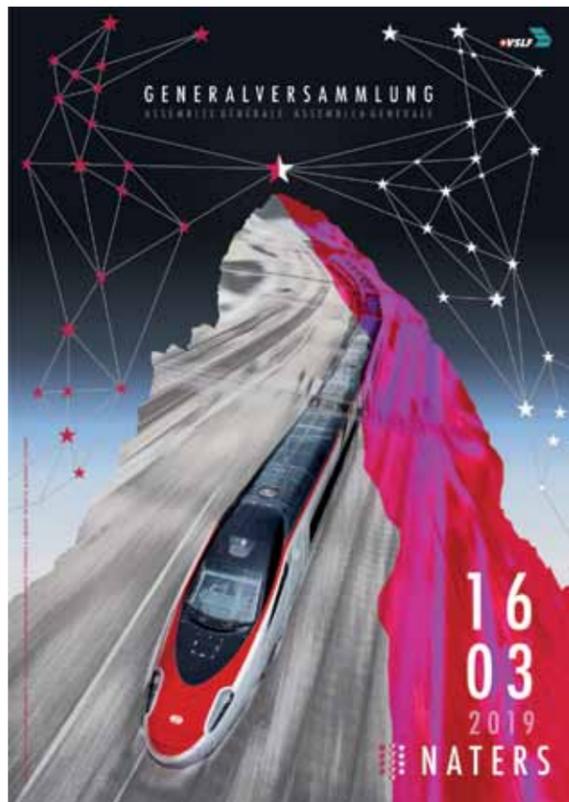
Très chers Mesdames et Messieurs les invités
Très chers collègues

Je vous salue au nom de l'ensemble du comité du VSLF à l'occasion de notre assemblée générale pour l'année commerciale 2018.

Introduction

Ça doit bien être la première fois qu'une partie considérable de nos invités n'occupent plus la fonction qu'ils occupaient en automne 2018, au moment où ils ont reçu leur invitation. C'est pour cette raison que nous nous excusons d'avoir salué certaines personnes avec une fausse fonction ou une fonction qui n'est plus actuelle. C'est dans cet esprit que je souhaite à tous une cordiale bienvenue, peu importe l'endroit où vous investissez vos forces de travail. Dans cette existence où tout va très vite, l'impression de cartes de visites n'a vraiment plus aucun sens.

Je me permets aussi, chers invités de vous adresser la parole en vous disant «Vous». Cela relève de la pure décence et fait preuve d'une bonne éducation, choses qu'on ne voit bientôt plus aujourd'hui. Je laisse ouverte la question de savoir si les nouvelles cultures d'entreprise où le «Tu» est de rigueur, contribuent à améliorer la collaboration.



Est-ce que tout le monde utilise le « Tu », donc jusqu'au CEO de l'entreprise et aux chefs de divisions ? En principe oui, mais comme toujours, aux CFF il existe des exceptions. C'est ainsi que les aspirants mécaniciens, donc des professionnels expérimentés dans une deuxième profession, doivent s'adresser à leur responsable de formation et à leurs supérieurs en adoptant le

vouvoiement. C'est un monde erroné : les employés qui travaillent ensemble le font à une distance artificielle alors que les cadres insistent sur une proximité artificielle. C'est ainsi qu'aujourd'hui j'adopterai le « Vous » ; un tutoiement respectueux sera plus de circonstance un verre de bon vin valaisan à la main.

Rétrospective sur 2018

L'année commerciale écoulée a été riche. Les affaires que nous avons eu à traiter ont pris de plus en plus d'ampleur. Cela va continuer ainsi, et vraisemblablement pas seulement chez nous.

La multiplication des activités dans tous les domaines nous complique toujours plus la tâche lorsqu'il s'agit de les trier et d'envoyer les bonnes personnes à chacun des rendez-vous. Comme, à l'inverse des autres organisations, nous ne disposons pas de moyens ou de ressources illimités, il est inévitable que nous devions

nous concentrer sur les principales activités. Et ce choix est parfois de bon augure. Les tâches et les principaux défis ont pu être menés à bien. Permettez-moi de rappeler quelques affaires qui ont occupé le VSLF durant l'année commerciale 2018.

CCT CFF / TILO / Thurbo

Nous avons été en mesure de signer trois CCT. La première est la 6ème CCT avec

CFF SA et CFF Cargo SA. Les autres ont été signées avec la société fille des CFF, Turbo SA, et, rétroactivement au 1er janvier 2018 avec TILO SA au Tessin.

Comme toujours, dans le cadre des négociations sur la CCT, il reste une certaine insatisfaction chez tous les protagonistes de la négociation. C'est dans la nature des

le résultat s'appelle : plus d'argent pour peu au lieu de pour tous.

choses. Il n'y a pas de spirale descendante mais il n'est pas non plus possible de percevoir de réelles améliorations au niveau des conditions des employés. Il est évident que nous ne travaillons pas dans le vide.

Sans vouloir une fois de plus faire l'éloge du contenu de la CCT, nous devons constater qu'il s'est agi plutôt de consolider d'anciens acquis lors des négociations. Et plus ceux-ci seront défendus longtemps, plus ils coûteront cher pour les employés. On doit les racheter lors de chaque nouvelle CCT. Nous devons accorder une attention accrue à cet aspect à l'avenir.

Tribunal arbitral SOB

Actuellement, nous avons saisi le tribunal arbitral auprès de SOB SA. La raison est le non-respect d'accords contractuels concernant les réglementations sur le système salarial.

Nous avons recherché durant une année en vain le dialogue, dans le but, d'une part, de faire appliquer les dispositions contractuelles et, d'autre part, de trouver à l'avenir des solutions en travaillant ensemble. Nous avons plusieurs fois considéré le tribunal arbitral comme la solution de la dernière chance. Le fait qu'on nous reproche un manque de confiance dans le partenariat social après la convocation, nous laisse une impression inconfortable. Nous attendons une attention accrue dans le respect des conventions, ceci d'autant plus depuis

que le SOB veut faire son entrée dans le trafic grandes lignes, avec la modification du rayon d'activité et l'augmentation du kilométrage parcouru qui en font partie.

Négociations salariales BLS

Ce qui s'est passé l'automne dernier lors des négociations salariales avec le BLS, relève encore de l'étonnement. C'est ainsi qu'à côté de hausses salariales individuelles selon la CCT et d'autres points, une rémunération supplémentaire des intérêts de l'avoir auprès de la caisse de pension de 1% a été décidée.

Comme un jeune collaborateur ne dispose que d'un capital vieillesse réduit par rapport à un collaborateur plus ancien, 1% ne représente pas la même chose pour les deux. Si quelqu'un a économisé seulement 20'000 Fr, il obtient 200 Fr. L'autre, qui a économisé 400'000 Fr obtient, quant à lui 4000 Fr. Cela représente un ratio de 1:20 pour deux mêmes employés qui effectuent le même travail, avec le même employeur. Et il faut garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas de mesures de compensation au sein de la caisse de pension mais de mesures prises dans le cadre de négociations salariales. Le fait que le cadre supérieur bénéficie de manière disproportionnée de cette mesure donne lieu à de mauvaises pensées.

On doit penser calmement à qui a négocié avec qui et qui profite le plus de pareilles mesures de répartition progressives. Rétrospectivement je me pose la question de savoir si tout le monde a bien pris conscience du sujet qui était réellement négocié.

En d'autres mots, le résultat s'appelle : plus d'argent pour peu au lieu de pour tous. Et cela, accepté par les partenaires sociaux. Sauf le VSLF. Le retour de nos membres a toujours été positif.

Plan social BLS

Nous avons aussi dernièrement négocié un plan social avec le BLS concernant les licenciements qui sont attendus. Le per-

sonnel des locomotives n'est pas concerné. Il semblait inévitable que des efforts sur l'épargne consentis sur le dos du personnel soient abordés dans de pareilles négociations salariales.

C'est ainsi que le nouveau plan social accorde de nettement meilleures conditions que celles qu'ont vécu les collègues mécaniciens de locomotives en 2013, lors du démantèlement du personnel des dépôts d'Erstfeld et de Bellinzzone. Une amélioration sensible pour une mesure inappropriée au sein de la branche des transports publics.

Développement du trafic des voyageurs CFF WEP

CFF trafic des voyageurs SBB a prescrit un développement de son activité ce printemps. L'ensemble de la division va être complètement remaniée ; notre secteur Operating et conduite des trains va être touché particulièrement durant ces prochains mois. Je cite : « *Le nouveau modèle de conduite P prévoit une gestion stratégique primaire et cohérente du trafic des voyageurs [...] avec des responsabilités claires et des performances mesurables.* »

Est-ce que ces exigences sont réellement nouvelles, ou seulement des formulations creuses? Comme avons-nous tout simplement travaillé ces dix dernières années? A nos yeux, on a commencé par chercher une place pour chacun dans le grand organigramme, prolongé les traits vers le bas et placé encore plus de personnel. Et cela aussi longtemps que c'était possible.

L'activité opérationnelle a finalement été intégrée à la structure de l'organigramme et on a espéré que la réalité voudrait bien s'adapter au nouveau modèle de conduite.

C'est ainsi que les collègues de la manœuvre qui effectuent partiellement à l'intérieur de leur service des travaux de nettoyage, se sont vus attribués à deux divisions. Nous espérons qu'avec le temps nous aurons encore les moyens de distin-



guer l'intention qui se situe derrière tout cela.

Des fonctions importantes pour l'exploitation sont démantelées pour des raisons de pure organisation et de localisation. L'efficacité d'équipes avérées et de spécialistes expérimentés est remplacée par des processus aux performances mesurables. La confiance et la motivation ne s'en sortiront pas vainqueurs. Le sens des responsabilités et l'engagement s'arrêtent progressivement là où finit la mesurabilité.

Pour l'occasion, le responsable sortant de la conduite des trains, Mani Haller, nous parlera brièvement après ce discours.

Processus

Nous sommes énormément préoccupés de constater que les jeux de planification organisationnels s'éloignent de plus en plus de la réalité opérationnelle. La responsabilité du fonctionnement de l'activité opérationnelle est reportée sur les collaborateurs qui sont sensés garantir le cœur de l'activité malgré toutes les lacunes.

Au niveau du personnel des locomotives, les compétences sont aussi progressivement remplacées par des centaines de processus. La tendance va en augmentant. Nous pouvons cependant nous installer confortablement, puisque nous n'avons plus à prendre la moindre décision. En cas d'incertitude, nous contactons les spécialistes responsables, indépendamment de l'heure du jour, des horaires ou de l'échelle du temps.

Cela commence justement à faire effet : dans la tête de nombreux mécaniciens une refonte de la manière d'agir est en train de se faire. Pourquoi devrais-je prendre un risque, dans lequel j'engage ma responsabilité personnelle, alors qu'ensuite je serai évalué par le bais de processus ? Et cela ne se cantonne pas aux seuls mécaniciens de locomotives. Cela conduit à une pléthore de problèmes d'interface. Et comment sont-ils abordés ? par encore plus de processus. Très bientôt nous ne verrons plus la forêt cachée par les grands arbres.

Nous avons vécu partiellement des irrégularités effrayantes dans l'exploitation. Par exemple, à de nombreuses reprises, des trains sont partis dans la fausse direction, en raison du fait que le mécanicien avait pris position dans la mauvaise cabine de conduite. Un tout nouveau phénomène parmi de nombreux autres. A remarquer que dans le cas de nombreux problèmes, les mécaniciens se sont contentés de respecter les processus. Par exemple lorsque dans la consigne il était inscrit « rebroussement », ils ont changé de sens de circulation ; bien que leur train aurait dû

La digitalisation doit – et ceci en guise de rappel – rendre une entreprise plus productive et simplifier la vie.

continuer dans la direction où ils étaient arrivés. Visiblement, une compréhension saine et la compétence professionnelle ne sont pas si évidents à remplacer.

Ce sont les premiers effets des travaux basés purement sur des processus, c'est-à-dire, l'exclusion de toute logique. C'est ici que les limites des processus sont vraisemblablement atteintes et que cela deviendra rapidement dangereux.

Nous exigeons de la génération Y qu'après la formation elle assume la responsabilité de centaines de millions de matériel et de milliers de passagers. Mais dès que ces mécaniciens se retrouvent ensuite sous leur propre responsabilité aux commandes, y compris un diplôme de français, on les laisse moisir ensuite sans autres perspectives sur les trois mêmes lignes et avec la connaissance de deux véhicules moteur durant de nombreuses années. Et cela uniquement en raison du fait qu'ils ont été instruits de manière improductive.

En 2018, nous avons aussi vécu des problèmes d'implantation de signaux par l'infrastructure. D'un point de vue juridique, aucune prescription n'a en fait été violée. Cependant, les principes de base vécus et la logique du système ont été détruits.

Ici aussi, il faut remarquer : les considérations de nous-autres les utilisateurs n'ont plus aucune validité. En cas d'accident, on fera toujours référence à l'implantation correcte des signaux du point de vue juridique. Comme toujours, l'OFT est à côté de la plaque.

La sécurité n'est pas une question de oui ou non. C'est une interaction et la somme de petites choses. Et cela nécessite la volonté d'optimisation afin qu'aucune irrégularité ou qu'aucun accident ne se produisent.

Les processus seuls ne sont pas une garantie que tout fonctionnera dans la réalité. Ce ne sont que des béquilles qui doivent soutenir les compétences professionnelles, et pas le contraire.

Si nous ne parvenons pas à stopper ce développement, la légendaire fiabilité des chemins de fer en Suisse ne sera plus qu'un souvenir.

Digitalisation

Un thème doit, aujourd'hui, être abordé dans toutes les conférences au risque de passer pour quelqu'un d'un autre temps. Du moins dans la branche des transports publics.

Il s'agit de la digitalisation. La digitalisation est le domaine qui a pris le pas sur notre vie, du moins sur notre vie professionnelle, depuis longtemps et dans une proportion importante. La digitalisation doit – et ceci en guise de rappel – rendre une entreprise plus productive et simplifier la vie. C'est volontiers que nous allons vous éclairer un peu sur ce qui nous est déjà arrivé, à nous autres qui sommes au front.

Smartrail 4.0

Le gigantesque projet Smartrail 4.0 de la branche ferroviaire est là pour plus de capacité, plus de sécurité et plus de compétitivité.

Est-ce que ces objectifs sont atteignables ? Pour le moment, l'horizon de ces belles promesses est reporté de manière permanente dans l'avenir.

De l'automatisation complète des trains (GoA4) on a entretemps réduit les prétentions vers une automatisation partielle (GoA2) et ceci vraisemblablement pas avant 2040. GoA2 signifie que le mécanicien est toujours dans la cabine de conduite mais qu'il ne doit plus effectuer son travail. Avec la meilleure bonne volonté du monde on ne discerne ici aucun progrès. Et cela n'assure pas une meilleure relève.

A titre de rappel : Jusqu'à présent, grâce à la nouvelle technologie de l'ETCS Level 2, nous avons réduit la capacité des lignes d'au moins 10%. Pour des milliards de francs. La digitalisation complique la conduite des trains de telle façon qu'elle diminue la productivité et la capacité. Et pas qu'un peu.

Un grand problème réside actuellement dans l'interopérabilité planifiée des véhicules du Léman Express. De grandes promesses sont en danger. Avec la référence à la Baseline 3 on promet une fois de plus une solution globale à l'échelle

Avec les nouvelles technologies, de plus en plus de failles propices à des erreurs apparaissent dans la surveillance des trains

européenne. Bien heureux sont les bien-pensants, car ils maintiennent l'industrie ferroviaire en vie.

Avec les nouvelles technologies, de plus en plus de failles propices à des erreurs apparaissent dans la surveillance des trains et ce fait est mis en évidence sur le terrain. C'est ainsi que la saisie erronée du niveau ETCS peut permettre de franchir tout simplement tous les signaux à l'arrêt, car le véhicule est alors absolument aveugle. Mot d'ordre Baseline 3 et ETCS only. On essaie aussi de prendre en main ce pas en arrière par le biais de processus supplémentaires. C'est un peu comme une banque qui dispose d'une salle au trésor extrêmement chère et absolument résistante aux

bombes. Les accès non autorisés sont impossibles. Mais avec un petit bouton à l'intention du personnel de nettoyage on peut déclencher toutes les barrières de sécurité. Le système ETCS est rempli de ces petits boutons, afin que les trains puissent continuer à rouler de manière fiable malgré la digitalisation.

Effectivement, la digitalisation était prédestinée à connecter différents systèmes actifs en Europe et à tenir compte des spécificités propres à chaque pays. C'est le contraire qui se produit. Et tout cela à un coût qui vous étourdit. Il y a tout simplement trop d'argent et d'intérêts particuliers des entreprises en jeu, entreprises qui, grâce au Trend de la digitalisation vont s'en mettre plein les poches et engendrer des dépendances à long terme. Domage pour les chemins de fer.

Le FV Dosto est un produit qui contient tout ce qui est possible de contenir en matière de composants digitaux. Lorsque par exemple, le train se met en mode d'économie d'énergie le soir, les compresseurs se mettent aussi à dormir. Et lorsque la pression d'air se met à baisser, le calculateur de frein se dit qu'il n'y plus assez d'air pour maintenir le freinage. Et le matin, le train n'est pas seulement froid, mais il ne bouge pas d'un millimètre sans qu'un nouveau calcul de freinage nécessitant beaucoup de temps ne soit établi.

Et nous devons aussi effectivement sauter du point de vue syndical le fait que le mécanicien a besoin d'environ 400% du temps de travail nécessaire à un véhicule ordinaire pour sa mise en service et de son remisage...

Chez CFF Cargo aussi, la mise en service de 2 nouvelles locomotives «BR 193» nécessite 50 minutes, au lieu des 20 minutes jusqu'à présent. 30 minutes de plus chaque matin par couple de machines.

Essayez d'imaginer, qu'avant de pouvoir presser sur la télécommande de la télévision, cette dernière doit faire un test de plausibilité qui dure 50 minutes. Vous regarderiez nettement moins la télévision.

Lors de la transformation des Re 460 on y a monté deux compresseurs. Afin d'économiser de l'électricité, un seul fonctionne, ou les deux... ou aucun. C'est très innovatif et a provoqué un concert de louanges pour le groupe de projet, qui a atteint plus que son objectif. L'air comprimé ne suffit malheureusement plus pour une mise en service efficace le matin. C'est n'est vraiment pas brillant.

Et de nos jours, la machine à café du wagon restaurant débute sans raison apparente ses 40 minutes de programme de nettoyage, avec une application incroyable et de préférence durant l'heure de pointe. C'est avec la même application que les calculateurs des véhicules moteur débutent leur reset, de préférence lors de la mise en service alors qu'ils sont restés 6 heures auparavant sans activité.

A ce moment, il n'y pas seulement un manque de café, mais le train reste à l'arrêt. Dans les faits nous devons être meilleurs sur ce point...

Excusez le cynisme mais depuis quand existe-t-il des locomotives et des trains ? Est-ce que quelqu'un connaît encore l'exploitation qui se situe derrière l'application « Horaire » ? La digitalisation comprend aussi tout un lot de programmes et d'applications qui se situent dans tous les coins. L'ensemble du déroulement de notre travail et des informations qui s'y rapportent doivent être recherchés sur un nombre incalculable d'applications qui sont de plus en plus étendues, imprécises et non contraignantes. Est-ce cela le progrès tant attendu ?

Ici aussi, la digitalisation était prédestinée, avec des consignes claires, à la mise sur pied d'une plateforme unifiée et fiable pour 3500 utilisateurs. Cela ne semble pas possible.

Cela me rend triste, mais je n'arrive pas à parler de Sopre. Mais c'est logiquement aussi la même chose pour RailOpt, ivuRail und CAROS. Sopre ne s'est pas contenté de porter fortement atteinte



à l'exploitation. Les dépenses qui sont maintenant nécessaires pour rendre le système stable sont importantes. Très importantes. Le fait que notre travail ne nous soit pas communiqué dans un délai d'annonce réglementaire constitue déjà une atteinte. Cela concerne aussi notre vie privée, nos loisirs et notre famille. Et, par conséquent, à moyen terme, aussi notre engagement pour l'entreprise.

Avec Sopre, les services sont adaptés, avant, pendant et après le service. Automatisement. Un contrôle rétroactif n'est pas possible même avec un effort raisonnable. Essayez d'imaginer que votre banque vous communique les chiffres de votre compte, mais que ceux-ci divergent de vos propres décomptes. En cas de demande complémentaire, vous êtes adressés à la division IT qui vous explique que les chiffres que vous voyez ne correspondent pas aux chiffres utilisés par la banque et qui sont eux, absolument corrects.

Vous y passez beaucoup de temps pour constater finalement que vos chiffres sont finalement corrects. Et la banque de vous répondre, après que vous aurez longuement insisté qu'une correction intervendra dans deux mois et vous demande d'être patient.

Mais sur le cœur, feriez-vous encore confiance à une pareille banque ?

A votre avis quelle seraient les conséquences pour une pareille banque ?

Et que croyez-vous que seraient les conséquences de Sopre sur le personnel des locomotives et les agents de train ?

Un décompte de temps de travail incorrect est à mettre en comparaison avec un décompte de salaire incorrect. Si du temps de travail disparaît, c'est comme si de l'argent disparaissait : c'est du vol.

On nous a assuré que tous les algorithmes étaient corrects et que le résultat devait jouer à la fin. Bien qu'il ait dû être corrigé à de nombreuses reprises.

Mais il y a encore quelque chose de plus difficile à supporter que la salade de chiffre avec les heures et les minutes. Je

veux parler de la perte de confiance. Beaucoup de responsables croient encore qu'il est possible que tous rentrent dans le rang en prodiguant des slogans de persévérance et en comptant sur des mises à jour logicielles. Ils se trompent. Même si tous les paramètres sont corrigés, si tous les réglages sont corrects et si tout est contrôlé rétroactivement. La confiance du personnel dans le système n'est plus là.

Nous savons tous à quel point la confiance est importante. Dans les affaires dans les

Si du temps de travail disparaît, c'est comme si de l'argent disparaissait : c'est du vol.

relations humaines, dans la politique et aussi dans la cabine de conduite. Finalement dans toute la vie. Pour agir de manière aussi irréflectée, il faut faire preuve de peu d'empathie.

Il y a exactement 50 ans, les Américains se sont posés sur la lune avec la mission Apollo 11. L'ordinateur présent sur Apollo 11 disposait fièrement de 36 Kilobyte de mémoire. Le reste, c'était de la compétence humaine, de la volonté, de la collaboration, et... beaucoup de confiance les uns envers les autres.

Aidez-nous à faire en sorte que la digitalisation profite à notre clientèle et non aux projets internes, groupes de projet et aux lobbys dans le service de leurs propres intérêts. Merci.

Economiser de l'énergie

Le thème de l'économie d'énergie fait partie du même chapitre. Le plus gros consommateur, et de loin, c'est la traction, à savoir le courant consommé par les trains en marche. Le plus gros potentiel d'économie d'énergie est un mécanicien qui anticipe et qui est bien formé et qui dispose des bonnes informations lorsque le service est normal. Il est le super-ordina-

teur à bord. Il dispose de bien plus de capteurs que l'ensemble des systèmes digitaux présents. S'il est alimenté avec les bonnes données, il nous permet d'économiser beaucoup de frais.

Avenir

Nous regardons le proche avenir avec beaucoup d'inquiétude. Ce n'est pas la digitalisation qui nous provoque les premiers maux de ventre. Cela nous apporte apparemment plus de temps de travail. C'est plutôt la distance qui s'installe entre les théories du marketing et la réalité du monde extérieur. Cela s'accompagne d'une croissance du travail indépendant à de nombreux niveaux.

Cette joie éprouvée lors de l'accomplissement d'objectifs indépendants de toute utilité ou nécessité dans la réalité nous rend songeurs. C'est certainement de ces considérations de base que l'on doit comprendre certaines affirmations. Ci-dessous un petit échantillon :

« La charge administrative n'a pas assez diminué, les simplifications ne sont pas suffisamment perceptibles. » Pourquoi les chemins de fer font-ils le contraire ? La digitalisation a reçu une vie propre depuis longtemps, dans le sens où elle génère des nouvelles places de travail, au lieu de soutenir celles qui existent déjà.

« Parfois nous faisons des choses dont personne n'a besoin et nous sommes trop lents. » Peut-être que nous sommes trop rapides avec les choses dont personne n'a besoin ?

« Il y a surtout la volonté d'avoir « le chemin de fer en main ». Cela ne nous a pas toujours réussi l'année passée. » Il serait ici intéressant d'apprendre quand nous maîtrisons le chemin de fer. Une question qui stimule la fantaisie.

Une affirmation très remarquable : « Il est important d'inclure la durabilité dans les décisions et le travail opérationnel. » Qu'est-ce que cela veut dire au fait ? Nous faisons du travail opérationnel et prenons des décisions. Et ces tâches doivent devenir pérenne. Nous soutenons cette démarche.

Cet objectif ne pourra être atteint qu'au moyen d'une formation approfondie et pas en multipliant les processus.

Peut-être qu'on essaie de chasser simplement les esprits qui ont été appelés. Finalement encore une déclaration significative d'un CEO, entendue l'année passée :

« J'aborde le congé sabbatique comme une « situation paradisiaque ». Chaque collaborateur devrait pouvoir jouir d'un pareil congé. » Parallèlement, lors des négociations sur la CCT, il a été demandé aux collaborateurs de renoncer à leurs congés sabbatiques pour des raisons financières.

C'est justement cette divergence qui nous fait peur.

Recherche de mécaniciens

La recherche de forces de travail, donc de mécaniciens est un problème bien réel pour ne pas dire urgent. La recherche de ces forces vives a déjà déclenché un florilège plein d'humour.

La région du sud de l'Allemagne n'est pas la seule à avoir été prospectée et apparemment avec un succès modéré. Comme nous avons pu l'entendre, la pénurie a provoqué une augmentation sensible des salaires de la branche en Allemagne.

Le fait que la Deutsche Bahn cherche à recruter les ouvriers de la Transylvanie roumaine parlant l'allemand, suggère presque l'existence d'une certaine panique. Dans le but de trouver les sept nains appliqués derrière les sept collines, on doit peut-être parfois franchir sept ponts.

Le plus grand potentiel et le plus évident pour trouver de bonnes personnes aptes à devenir mécanicien de locomotive n'est pas utilisé. C'est la publicité dans le cercle des proches. 4'000 mécaniciens et chacun connaît au moins quatre personnes qui pourraient être intéressées.

Il serait naturellement primordial que nous autres mécaniciens de locomotives, fissions la promotion de notre profession de manière positive. Et nous nous retrouvons exactement face aux conditions de travail, aux services irréguliers, au temps

d'annonce, aux indemnités, à l'automatisation annoncée, à la variété et à la considération. Et bien sûr à la confiance.

Lorsque des personnes jeunes et moins jeunes m'interrogent, en ma qualité de président du VSLF, et me demandent si je recommanderais la profession de mécanicien de locomotives, je soutiens toujours majoritairement notre profession. Mais je ne suis plus aussi certain qu'autrefois.

La solution serait, maintenant plus que jamais de créer un chemin de fer qui collabore au niveau entier de notre pays en regroupant les mécaniciens dans une « Traction » qui fournit un mécanicien pour chaque train. Les avantages, y compris les grandes économies, sont évidents.

Le fait que du personnel des locomotives est quotidiennement loué en Suisse met en évidence une problématique qui est compensée aujourd'hui par des grandes dépenses.

Quelque chose de positif

Afin de vous laisser sur une note positive, quelques considérations sur ce qui va bien. Car cela existe bel et bien toujours. C'est ainsi que nous avons une culture élevée au sein des chemins de fer suisses, comme par exemple le soutien fourni après les accidents de personnes. J'entends aussi des retours positifs qui m'arrivent par la bande, en provenance des autorités, de la police et des procureurs. Je pense, par exemple, à la terrible attaque à l'incendie criminel dans un train en août 2016, attaque à la suite de laquelle, le mécanicien avait été soutenu de manière exemplaire par le SOB.

De même, on peut dire qu'en cas de perte de la licence de conduite, on ressent beaucoup de bonne volonté pour trouver des solutions décentes dans la plupart des cas. Cela ne va pas de soi et mérite un grand merci.

J'adresse aussi un grand merci à tous ceux qui, au sein du VSLF, collaborent avec beaucoup d'engagement afin que nous ayons un tel succès. J'aimerais remercier particulièrement notre caissier, Rolf

Siegentaler, qui a tellement bien travaillé de sorte qu'il a pu nous proposer une motion qui sera débattue cet après-midi et qui propose de baisser la cotisation de membre de 34 à 30 francs par mois. 10 % de frais en moins pour la même grande prestation. C'est ça l'efficacité. Dites-moi où cela existe encore aujourd'hui ?

Et quelque chose va encore changer : notre collègue et fraîchement émoulue pilote, Rahel Wyss de la section Hauenstein-Bözberg, sera vraisemblablement élue cet après-midi comme la première femme présidente du jour. Cela promet aussi plus d'efficacité.

Je vous remercie pour votre attention. Profiter de la convivialité valaisanne qui vous sera proposée après bon retour dans vos foyers. ➔

Cotisation mensuelle

Comité VSLF

**La même bonne prestation,
10% moins cher**

Lors de l'assemblée générale VSLF du 26 mars 2019 à Naters VS, la base a accepté la motion émanant de notre caissier central Rolf Siegenthaler. Cette motion prévoit d'abaisser la cotisation mensuelle dès le 1er janvier 2020 de 34 francs à 30 francs.

Ceci est rendu possible grâce à une bonne tenue de la caisse et à la digitalisation.



CFF Infra

Groupe technique VSLF

Le processus «Conduire des trains» d'un seul tenant à partir de juin

À compter de juin 2019, CFF Infrastructure concentrera les postes de responsabilité ou d'assistance spécifique du processus «Conduire des trains» au sein de l'unité Acquisition des véhicules et gestion de la flotte (I-ESP-FFM). La division entend renforcer la sécurité dans cette unité.



Nouvelle CCT CFF/CFF Cargo

Comité VSLF

La nouvelle CCT CFF / CFF Cargo entre en vigueur le 1er mai 2019.

Les collaboratrices et collaborateurs qui bénéficient du maintien de leur salaire à la suite d'une absence pour cause de maladie recevront désormais les allocations avec le salaire.

En cas d'empêchement de travailler pour cause de maladie ou d'accident, le collaborateur a droit au maintien de son salaire durant deux ans au maximum. Le salaire continue à être versé intégralement la première année et à 90 pourcent la seconde année. En cas d'accident professionnel ou de maladie professionnelle, le salaire est versé également à 100 pourcent la seconde année de l'empêchement de travailler.

En cas d'ouverture du droit au maintien du salaire, les allocations soumises à l'AVS versées individuellement sont prises en compte de la façon suivante dès le premier jour de l'absence pour des raisons de santé: les allocations versées durant les douze mois précédant le début du maintien du salaire sont divisées par 365 et ajoutées au salaire en tant que forfait journalier individualisé jusqu'à la fin du maintien du salaire.

Cette revendication de longue date du personnel des locomotives aura enfin pu être

intégrée à cette nouvelle CCT, ce que nous saluons.

LISA

Groupe technique VSLF

Déroulement exemplaire dans le cadre d'annonces de sécurité et de Qualité aux CFF. Si cela fonctionnait pareillement avec la Radio Lisa...

On s'est habitué à des échecs et à une qualité inacceptable. C'est juste une culture des déchets à tous les étages.



L'égalité salariale

Koo CCT 24. 4. 2019

Dialogue sur l'égalité salariale CFF

Selon une convention signée en 2014, les CFF se sont engagés envers les partenaires sociaux à évaluer l'égalité salariale de manière annuelle. A fin 2018, une troisième certification a eu lieu, laquelle était proposée par SQS (Association suisse pour les systèmes de Qualité et de Management) en collaboration avec l'ACBE (Association of Compensation & Benefits Experts).

A remarquer les choses les plus importantes : Une discrimination au niveau des sexes n'est pas constatable. La différence salariale en défaveur des femmes est très marginale, entre autres de manière procédurale (systémique) et s'est également légèrement rétrécie.

Comme déjà constaté lors des deux années précédentes, il existe une réserve en ce qui concerne les âges (systématique salariale basée sur l'âge, ce qui ne représente pas forcément un inconvénient pour les jeunes collaborateurs). Les garanties salariales renforcent la préférence des personnes plus âgées en service.

Les efforts déployés dans le cadre de la progression salariale pour les jeunes collègues ont été insuffisants, cela a maintenant été

confirmé par des avis externes. En conséquence, il en découle qu'une mission est attribuée aux CFF ainsi qu'aux partenaires sociaux d'agir en vue de renforcer ce point. Le VSLF va s'engager dans ce sens, comme il l'a fait jusqu'à présent, en fonction de ses possibilités.

ergo-loc.ch

Technikgruppe VSLF

Suite à l'acceptation de la motion de Thomas Meier lors de l'assemblée générale de mars 2018 qui s'est déroulée à Bâle, un site Web a été créé afin de définir les données importantes sur l'ergonomie de la place de travail du mécanicien de locomotives.

ergo-loc.ch

Tiques

Markus Leutwyler

Les tiques sont de petits suceurs de sang qui ne mesurent pas plus de 1 à 2 mm qui sont embusqués dans les herbes et dans les buissons, à l'attente d'une proie passant à proximité. Contrairement à la croyance populaire, elle ne se laissent pas tomber des arbres. Les tiques sont tellement implantées partout qu'on en trouve le long des voies et dans les installations ferroviaires où poussent des graminées. C'est ainsi que nous autres mécaniciens de locomotives, pouvons subir des morsures de tiques durant notre travail.

Les tiques ne mordent pas vraiment, elles piquent. Simultanément, elles ne lâchent pas prise et se gavent gentiment de sang. Elles salivent pour que le sang reste bien liquide. C'est par ce moyen que peuvent se transmettre des maladies. Il existe principalement deux maladies qui peuvent être très dangereuses :

- La borréliose ou maladie de Lyme est une maladie qui est déclenchée par une bactérie (*Borrelia burgdorferi*). On estime qu'une piqure de tique sur cent déclenche la maladie. Souvent, une rougeur de forme circulaire se développe à l'endroit de la piqure. Une borréliose non traitée peut déclencher des symptômes sévères (neuro-borréliose). Il s'agit principalement d'inflammations des articulations, des nerfs ou des méninges. Une borréliose dépistée à temps, c'est-à-dire au moment de la rougeur circulaire, peut être signée facilement au moyen d'antibiotiques. Il n'y a pas de vaccin contre la maladie de Lyme.

- FSME (méningo-encéphalite à tiques) est provoquée par un virus. Comme son nom l'indique, elle s'attaque aux méninges. La FSME peut laisser de graves séquelles (paralysies faciales, troubles de la concentration ou de la marche) voire même provoquer la mort (1% des personnes atteintes). Il existe une vaccination fortement recommandée contre FSME.

Le mieux est encore de ne pas arriver au stade de la piqure. Des pantalons longs et des chaussures montantes et, dans tous les cas, un répulsif contre les tiques, représentent une certaine protection.

Comme il existe un risque que les mécaniciens de locomotives se fassent piquer durant leur travail, les CFF sont d'accord de prendre en charge les frais de vaccination. Le Dr. med Marc Meier de Medical Service écrit à ce propos :

«La liste des personnes les plus exposées figure dans notre directive K 162.3 (annexes; en cours de rédaction) à l'annexe 6 (à la page 14; voir aussi plus bas) (énumération pas exhaustive).

Les mécaniciens ne sont pas les seuls concernés mais bien toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs qui travaillent en plein air et particulièrement ceux/celles qui se déplacent dans les hautes herbes.

Je considérerais donc comme justifié la prise en charge des frais de vaccination contre l'encéphalite à tique par les CFF, du point de vue de la médecine du travail, au vu de l'exemple que vous m'avez rapporté.

Le remboursement se fait par le biais d'une saisie dans ERP-Portal.»

Merci à Roman Brun pour sa demande – il est toujours appréciable lorsque des collègues nous rapportent de pareilles informations afin qu'elles puissent être communiquées au plus grand nombre.

L'été va se passer

Groupe loisirs VSLF

La publication de cette table nous permet de nous rendre à l'évidence : l'été 2019 va aussi bien devoir se passer.

Les victimes seront les collègues de la répartition qui doivent mendier auprès de nous autres mécaniciens/ciennes de locomotives des prestations supplémentaires par téléphone.

A tous les autres : belles vacances d'été !

Avis au personnel de loc

Roman Isler, mécanicien P (Section Hauenstein-Bözberg), penseur par hobby et sarcastique à temps partiel

Je ne sais pas ce que cela signifie?

Je me donne effectivement de la peine pour que chaque jour je sois en mesure de produire une prestation magistrale ! Je suis des cours de formation volontairement et fréquente durant mes temps libres les bancs de l'école dans le cadre d'une formation tertiaire. Je suis aussi exercé dans la réflexion (auto-) écrite. Malheureusement malgré tous mes efforts, je ne suis pas en mesure de comprendre le sens profond de cet « avis au personnel des locomotives »:



Pour les non-initiés je cite volontiers un extrait des prescriptions [5.4], « Contrôle du train». Sous le chiffre 4.2 « véhicules avec restrictions » il est écrit : « les véhicules moteur, trains navettes et trains automoteur avec restriction sont à mettre en évidence dans la cabine de conduite au moyen d'un « avis au personnel des locomotives ». Il est nécessaire d'indiquer la raison du dérangement ou de la restriction éventuelle. En outre, il est nécessaire d'introduire la restriction dans le système électronique. » J'ai rencontré ces restrictions délibérément invisibles, telles qu'elles vous sont présentées ci-dessus le 5 mars 2019 (!). Seul le nom a été enlevé pour la publication dans le Locofolio. Est-ce qu'elles vont rester longtemps, à l'image de ce qu'écrivait Heinrich Heines dans «la Loreley», à propos de laquelle il disait en 1824:

«Je ne sais pas ce que cela signifie,
Et pourquoi je suis si triste;
Un conte de temps anciens,
Qui n'arrive pas à me sortir de l'esprit. [...]»

Aspirant mécanicien

Lettre de lecteur. Humberto Seita, Mécanicien Brugg AG

Expérience particulière avec un aspirant mécanicien

Lorsque dernièrement, je m'apprêtais à aller garer une rame de S-Bahn, un aspirant m'a forcé le passage à la porte d'entrée, a ouvert la porte de la cabine de conduite et s'est assis sur le siège du mécanicien. Ceci sans se présenter et surtout sans me dire ce qu'il cherchait dans « ma » cabine de conduite. J'ai dû lui demander deux fois d'éteindre la lumière dans les compartiments voyageurs et de faire l'annonce aux voyageurs afin qu'ils quittent le train.

Lorsque le signal de manœuvre s'est ouvert à l'image « avancer prudemment », il a voulu démarrer. J'ai encore dû lui demander d'effectuer l'essai de frein, avant qu'il ne démarre ! Si quelqu'un oublie l'essai de frein, il n'a rien à faire dans une formation sur la manœuvre.

Dans le faisceau de voie, aucune veste de protection n'a été portée. Lors de l'annonce « prêt » au chef circulation, la voie de départ n'était pas connue pas plus que la voie de destination du mouvement de manœuvre.

Malheureusement j'entends à de nombreuses reprises de la bouche de mes collègues qu'ils ont aussi été confrontés à de tels incidents. Dans le cas de collaborateurs qui font preuve d'un pareil manque de motivation et d'un sens du devoir aussi lacunaire, il est permis de poser la question de savoir pourquoi ils ont été engagés.

La majeure partie des mécaniciens en formation sont absolument corrects, motivés et capables.



Interview avec Thomas Ahlburg chez Stadler

19.3.2019. Interviewer Markus Leutwyler

Leutwyler: Monsieur Ahlburg, je vous remercie de vous être mis à disposition pour cet entretien! Parlez-nous rapidement de votre parcours professionnel.

Ahlburg: J'ai été formé dans la construction des machines en Afrique du Sud et ensuite j'ai suivi une formation à l'EPFZ en sciences d'exploitation et de production. J'ai ensuite encore effectué un doctorat à Göttingen. Après plusieurs emplois, entre-autres comme responsable global de programme pour le programme Ariane 5 chez MT Aerospace, je suis finalement arrivé chez Stadler Rail en 2012 car cela correspondait à ma vision d'une entreprise de taille moyenne. Jusqu'en 2017, j'ai été responsable du centre de production de Bussnang, depuis 2015, aussi remplaçant du CEO de l'époque, Peter Spuhler. Depuis début 2018, je suis le Group CEO de Stadler Rail.

Leutwyler: Pouvez-vous me parler de l'histoire de l'entreprise Stadler?

Ahlburg: Stadler était un bureau de construction et d'ingénieur, fondé en 1942 par Ernst Stadler. Peter Spuhler y est entré en 1987 et a racheté l'entreprise en 1989. Il y avait, à l'époque, 18 collaborateurs. Depuis ce temps, nous avons fortement progressé. La progression a toujours été une succession d'introductions de nouvelles productions. Nous avons d'abord mis le « GTW » sur le marché, puis la « Flirt ». En 2004 la première Flirt a été remise aux CFF.

En 1989 il y avait 18 collaborateurs, aujourd'hui ils sont plus de 8500.

Aujourd'hui nous sommes plus de 8500 collaborateurs. Une des caractéristiques de Stadler est que nous sommes organisés de manière décentralisée. Chaque atelier est capable d'effectuer un mandat de A à Z. Chacun des responsables de site est inclus dans chaque pas de production et endosse la responsabilité générale. Nous constatons dans d'autres entreprises que l'organisation est nettement plus complexe.

Nous produisons tous les types de trains sauf les trains à grande vitesse dont la vitesse dépasse 250 km/h. Notre „Giruno“ résiste bien à la pression. Nous sommes très proches des exigences qui nous ont été imposées. Néanmoins, nous ne voyons actuellement pas de marché pour nous-même. Les wagons de marchandises ne présentent pas d'intérêt pour nous. C'est un produit à faible valeur technologique. Les wagons de marchandises doivent être

très bon marché et proviennent plutôt de l'Europe de l'Est.

Leutwyler: Donc l'Europe est le premier marché pour Stadler?

Ahlburg: Oui, au niveau planétaire, c'est en Europe qu'on utilise le plus le train et en outre, le niveau d'exigence technologique est relativement élevé ici.

Leutwyler: Ca a aussi certainement un rapport avec la capacité financière?

Ahlburg: C'est certain. Autrefois on circulait beaucoup plus en Europe centrale et en Europe de l'Est. Jusqu'à présent, il leur manque la capacité financière pour remplacer le vieux matériel roulant. En Asie se dessine aussi une autre forme de croissance. Cependant, la densité des connexions sera certainement assez faible au début.

Leutwyler: Qu'en est-il de la Chine?

Ahlburg: L'entreprise chinoise CRRC a près de 180'000 collaborateurs, ce qui représente environ autant que toutes les autres entreprises réunies, mais elle n'a pas un grand réservoir de commandes. Cela signifie qu'elle doit coller au marché interne par ses propres moyens, de sorte qu'elle est sous employée. En outre elle doit se monter très agressive sur le marché de l'exportation. De notre point de vue, le marché chinois est relativement fermé. De plus on doit ajouter que la protection de la propriété intellectuelle est très difficile.

Leutwyler: A l'extérieur, j'ai remarqué une locomotive bleue avec la désignation Eea 936. Qu'est ce qui se passe avec celle-là ?

Ahlburg: C'est une locomotive qui fonctionne sur un accumulateur. Nous en avons acheté deux d'occasion à la Poste et au RM et nous l'avons équipée d'accumulateurs. Nous les utilisons de manière interne pour les mouvements de manœuvre et les transferts vers Erlen. Auparavant nous avions une locomotive à traction diesel. Les collaborateurs étaient incommodés par les gaz d'échappement.

Leutwyler: Est-ce que Stadler est intéressé par les véhicules à accu ou à motorisation à hydrogène?

Ahlburg: Absolument! Cependant pas pour la Suisse puisque le 98% des lignes est électrifié ici. En Italie, Allemagne, Autriche, Grande Bretagne et aux Pays Bas, il y a encore relativement beaucoup de lignes

à traction diesel. Nous avons construit une Flirt à accumulateurs et avons déjà effectué des courses d'essai avec un rayon d'action de 80 à 100 km. Dès qu'une ligne de contact est à disposition, il est possible de recharger les accus. Nous sommes en négociations avec le Zillertalbahn, qui désire acheter un véhicule à pile à combustible. Cela devient intéressant pour nous de devenir actif avec de pareilles solutions sur les chemins de fer à écartement réduit. Ceci tout d'abord parce que nous ne savons pas encore ce qui va être appliqué à la fin : accu ou hydrogène ? Les deux ont leurs pour et leurs contres. Celui qui se concentre uniquement sur les coûts et ne se soucie pas de l'environnement, se déterminera pour un véhicule diesel, parce que la densité énergétique du diesel est très élevée. L'hydrogène est encore relativement cher. Mais cela permet de parcourir des distances plus élevées qu'avec des accumulateurs. Ce dernier système peut mettre ses avantages en évidence lorsqu'il existe des possibilités temporaires de rechargement ou dans les gares terminales.

Leutwyler: Pensez-vous que les réflexions actuelles sur le climat vont favoriser le développement de véhicules favorables à l'environnement?

Ahlburg: Je ne sais pas comment je dois exprimer cela pour que cela reste charmant... C'est comme l'achat de produits Bio. D'un côté on en parle facilement mais, d'un autre côté, ce qui est favorable à l'environnement est typiquement plus cher à la réalisation. Le chemin de fer est déjà le moyen de transport le plus écologique et le moins gourmand en énergie et en surface juste derrière la bicyclette. Le désir d'une technologie respectueuse de l'environnement va rester ce qui donne un vent arrière à l'ensemble de la branche.

Leutwyler: Purement au niveau du carnet de commandes, vous ne voyez pas encore le grand Boom ?

Ahlburg: Je crois que tout le monde est encore en train d'attendre. Nous avons maintenant un appel d'offre pour un véhicule à batteries au Schleswig-Holstein, c'est la seule chose. Et nous avons relativement beaucoup de véhicules bi mode en production pour l'Angleterre.

Leutwyler: Un thème souvent abordé est la procédure de soumission qui régle-



mente les achats dans le cas d'organisations étatiques. Est-ce que l'acheteur doit dans tous les cas acheter le produit le moins cher ? Si c'est le cas, comment le producteur peut parvenir à la qualité voulue et continuer à obtenir des commandes ?

Ahlburg: De manière typique, l'appel d'offre définit le coût de réalisation et aussi les coûts liés au cycle de vie. Selon les pays, il faut y ajouter des critères de design ou d'autres aspects bien précis. Il existe des offres en Europe centrale où les coûts de réalisation représentent le 90% du coût total. Vous ne pouvez alors pas rivaliser avec une Flirt compatible avec les CFF. Dans le cas d'une offre où les coûts de réalisation représentent 40% et que la fiabilité, la disponibilité, la consommation d'énergie, les frais d'entretien et la facilité de desservance jouent un rôle, là nous avons une chance. Quel âge ont, par exemple, les Re 460 ??

Leutwyler: Environ 25 ans.

Ahlburg: Elle ne sont cependant pas à la fin de leur vie. Cela signifie que nous parlons d'un véhicule sur rail dont la période d'exploitation va s'étendre sur 30 à 35 ans au minimum. En soi, c'est complètement

fou si seul le coût de fabrication compte. La durée de vie devrait apparaître quelque part dans l'appel d'offre.

Leutwyler: Vous avez parlé de longs cycles de vie. Les véhicules sont de plus en plus électroniques. A l'époque le tour était encore sollicité lors des entretiens, maintenant ce sont plutôt des composants informatiques. Comment pouvez-vous nous assurer que dans vingt ou trente ans on sera encore en mesure de pouvoir remplacer des pièces ou même les changer ?

Ahlburg: C'est très étonnant. Nous avons livré les premières Flirt en 2004. Nous continuons à être en mesure de maintenir la compatibilité afin que le nouveau puisse être capable de communiquer avec l'ancien. (Génération 2004/2018). Il est possible de les accoupler ensemble à l'exception de la Flirt France qui a des exigences très spécifiques.

Leutwyler: Est-ce que vous travaillez avec des interfaces standardisées ? Ou est-ce du matériel interne à l'entreprise ? Est-ce qu'il existe seulement des standards européens voire même applicables à l'ensemble de la Suisse ?

Ahlburg: Il y a eu un certain nombre d'essais visant à introduire un standard. Nous utilisons un système de Bus, soit le CAN Bus soit Ethernet/TRDP. A partir de cela nous utilisons des calculateurs provenant de l'industrie qui ont été certifiés pour la technologie ferroviaire et qui sont compatibles. Nous utilisons toujours les mêmes et écrivons les logiciels qui leur sont spécifiques. C'est ainsi que nous avons une continuité sur une longue durée. Ce sont des appareils modernes mais qui font preuve d'une certaine compatibilité vers le bas.

Leutwyler: Mot d'ordre ATO (Automated Train Operation).

Ahlburg: <Il rit>. Il était évident que ça allait venir...

Leutwyler: Logique. Il y a trois ou quatre ans c'était vraiment à la mode et on disait : dans cinq ans tout le monde roule en GoA4 (entièrement automatique sans personnel). Mais nous n'en sommes pas si loin. Comment voyez-vous l'avenir pour la Suisse et pour les autres marchés. Avez-vous déjà des véhicules GoA 4 en service ?

Ahlburg: Le GoA 4 est souvent présent dans le domaine des métros. Nous sommes

justement en train de construire le métro sans conducteur de Glasgow. En règle générale nous parlons plutôt d'applications GoA 2 pour l'instant. Ceci aussi avec quelques entreprises en Suisse, entreprises qui envisagent la possibilité de s'équiper par la suite en GoA 4. Dans le cas des chemins de fer à voie métrique, il y a eu une initiative de l'Union des Transports Publics au niveau de la communauté d'intérêts de la voie métrique afin de débiter un essai pilote et de trouver un tronçon d'essai adéquat. Il a même été discuté d'utiliser le tunnel de la Vereina comme ligne d'essai.

Au niveau des véhicules, Stadler est dans une très bonne position pour proposer cette technologie. Nous avons même développé une solution qui doit nous permettre de réaliser GoA 2 / GoA 4. Il y a des exploitants qui sont intéressés au fait d'introduire dans un premier temps GoA 2 en rapport avec l'augmentation de l'efficacité énergétique. Et maintenant le fer chaud ... GoA 4. Il existe un certain potentiel du point de vue technique. Il y a un certain nombre de défis : des longs chemins de freinage qu'on ne peut pas changer, des exigences extrêmement élevées au niveau de la sécurité et bien d'autres. La disponibilité à accepter un accident dans le système ferroviaire est nettement plus basse qu'avec un bus ou un car. Dans le cas de la voiture privée, le risque est nettement mieux accepté par la société. Même si une voiture

est en train de brûler au bord de la route, cela ne donne pas lieu à des annonces spectaculaires. Un train en feu revêt un tout autre niveau. La même chose est valable pour les types de collisions. Si elle devait être provoquée par un train piloté informatiquement, cela deviendrait naturellement fatal. Cela signifie que le seuil à franchir est nettement plus haut. Techniquement, le développement se poursuit de sorte qu'ici aussi il existe des algorithmes et des ordinateurs qui sont capables de simuler certaines fonctionnalités, comme par exemple dans le sens de systèmes permettant d'assister la conduite. Si un assistant à la conduite est capable d'assurer la sécurité du train, on se demande ensuite si un tel système n'est pas capable de conduire le train tout seul un court moment. Jusqu'à quel point cela a du sens de faire la transformation? Cela reste toujours dépendant du choix de l'exploitant. Je pense que l'éventuelle économie réalisée au niveau des coûts de personnel n'est pas le moteur. Si je conduis par exemple deux Kiss à six éléments en double traction, cela représente 12 éléments et les coûts de personnel en rapport avec ce que je transporte ne jouent alors plus aucun rôle.

Leutwyler: En tant que mécaniciens, nous nous demandons simplement quels sont les avantages du GoA 4 par rapport à un système ouvert.

Ahlburg: Il existe déjà des valeurs basées sur l'expérience. Considérons, par exemple, la liaison londonienne avec l'aéroport qui ne circule pas seulement en système fermé mais sans croisements. Là il n'y plus qu'un contrôleur à bord. Sinon, le train circule de manière entièrement automatique et cela depuis quelques années. Mais il existe une prescription qui prévoit qu'il doit y avoir quelqu'un à bord qui peut réagir en cas d'urgence. Je crois que personne ne serait d'accord de s'asseoir dans un avion où il n'y a plus de pilote même si beaucoup de tâches sont réalisées de manière automatique dans l'avion. A ce niveau, le mécanicien de locomotives occupe une place toute particulière. Parce qu'il indique clairement qu'il existe quelqu'un qui a une grande expérience et des compétences lui permettant de réagir correctement dans une situation de danger.

Il est intéressant du point de vue d'un ingénieur de vérifier ce qui est techniquement faisable. C'est clair.

Il a été question de savoir si la ligne ferroviaire Rheineck-Walzenhausen devait finir une fois par être transférée sur une exploitation par bus. Avant que cette ligne soit exploitée par des bus, j'aimerais, en tant que constructeur de matériel ferroviaire, ne pas quitter la place sans avoir combattu. Pour moi, le matériel roulant ferroviaire est particulier et un bus ne peut pas sou-



tenir la comparaison au niveau du confort et de la fiabilité. Nous devons avoir des considérations pour savoir si une forme d'automatisation partielle ou complète ne représenterait pas une solution. Je trouve aussi que nous ne devons pas empêcher la recherche, pour savoir ce qui est possible du point de vue technique. Ceci est aussi particulièrement important pour la Suisse en sa qualité de lieu de recherche.

Leutwyler: Puisque nous parlons déjà des mécaniciens de locomotives. Les trains Stadler sont appréciés par la plupart des mécaniciens. D'une part parce qu'ils sont fiables et, d'autre part, parce que la résolution des dérangements est la plupart du temps simple. L'interface utilisateur est logique et compréhensible pour nous, et les boutons sont placés là où on s'attend à les trouver. Comment êtes-vous parvenus à ce résultat ?

Ahlburg: Ce qui joue un rôle particulièrement positif ici est une certaine continuité au niveau des personnes clés qui se trouvent au niveau du développement. Un autre facteur est que - et c'est un avantage en Suisse - ceux qui développent, construisent, mettent en service les véhicules et effectuent les courses d'essai ont la possibilité de se parler les yeux dans les yeux. En Suisse cela parvient à un certain niveau grâce au système de formation duale. Personne ne regarde les autres de haut. Cela a contribué au fait de rapporter rapidement la reconnaissance de ce qui fait un bon véhicule. Et nous réalisons de nombreuses petites séries où nous pouvons introduire de petites adaptations et en mettant en application ce que nous avons appris.

Leutwyler: Sollicitez-vous toujours des Feedbacks après la mise en service d'un véhicule ou attendez-vous simplement que ceux-ci vous parviennent ?

Ahlburg: D'une part, nous assurons nous-même la maintenance de nombreux véhicules, particulièrement d'exploitants ferroviaires privés à l'étranger. Là nous avons notre propre division qui prépare les résultats de l'entretien et qui définit ce que nous avons à adapter sur les véhicules. Aussi dans l'intérêt de la fiabilité du système : où est-ce que je ne dois pas effectuer certains câblages car je sais qu'à moyen terme ils vont frotter et s'user ? Ou quel taux d'échec avons-nous lorsque nous abordons une étape particulièrement délicate ? Que devons-nous changer dans notre manière de procéder afin qu'on soit le moins coincé possible ? Cela remonte à nous et nous essayons de l'inclure dans les nouveaux véhicules. Dans nos véhicules nous avons seize types différents de macro-phones et nous nous sommes demandé à un certain moment si nous avions effectivement besoin de seize types différents ? Chaque développeur a simplement défendu ses points forts pendant un certain temps. Ensuite nous avons aussi vu que nous devions simplifier un peu les choses dans l'intérêt de la simplification de l'entretien.

Leutwyler: Nous avons rencontré le problème du développement du bruit dans les premières 511. On est quasiment assis dans le compartiment machine. Ce problème a été résolu. Était-ce difficile ?

Ahlburg Je ne peux plus vous dire. Nous travaillons depuis tellement longtemps avec les CFF que les contacts sont bons, même si parfois il y a l'une ou l'autre discussion. Lorsque des réclamations nous arrivent, que ce soit de la part des mécaniciens ou de l'exploitation, nous essayons de réagir en conséquent. Cela fonctionne. J'espère juste que vous n'arrivez pas maintenant avec toute une liste

d'autres choses qui ne sont pas bonnes sur les 511...

Leutwyler: Non, je ne parviens pas à me rappeler la dernière fois que j'ai eu un dérangement important sur un véhicule Stadler. J'étais aussi présent une fois lors d'une course d'essai en vue d'étudier le fonctionnement précis des marches coulissantes. Cela m'a beaucoup impressionné.

Ahlburg: Nous avons testé les marches coulissantes dans la chambre climatique et avons effectué des tests en vue de simuler la formation de glace car nous avions vu que cela posait des problèmes. Il est surprenant de penser qu'au 21ème siècle une marche coulissante ne devrait plus être une science. Mais c'est au moins une demi-science. Dans ce cas nous effectuons des essais jusqu'au bout afin de déterminer ce qui est nécessaire pour que le système fonctionne de manière fiable.

Actuellement nous discutons dans le département Tailor-made (tailor made = fait sur mesure) d'un essai de frein automatique. Nous évaluons le déroulement ainsi que la possibilité de rendre la solution certifiable. Il est certainement parfois positif que nous ayons aussi de petites séries. Je peux essayer quelque chose sur un ou cinq véhicules plutôt que de devoir le faire sur les 93 Dostos que nous avons produit pour les CFF. Dans ce cas il n'y a pas d'expériences. Si nous voyons alors que cela fonctionne bien avec l'essai automatique des freins, nous pouvons ensuite transposer le système à l'ensemble du domaine ferroviaire.

Leutwyler: Dans les autres trains, il y a des procédures très complexes pour l'essai des installations. Test d'intégrité, essai de freins compliqués, Resets. Pour les trains Stadler, rien de tout cela. On se pose alors la question un peu de manière provocante de savoir si les trains Stadler sont moins sûrs ?

Ahlburg: Non, je suis en mesure de dire de manière définitive que nos véhicules Stadler sont au moins aussi sûrs que les autres véhicules. Finalement nous passons tous par les mêmes processus de certification. Si un véhicule d'un constructeur devait se révéler moins sûr que les autres, il n'obtiendrait certainement pas la certification de la part de l'OFT.

Leutwyler: Vous proposez maintenant aussi une solution maison en matière d'ETCS. Était-ce difficile de rentrer dans ce marché ?

Ahlburg: Pour le moment, nous ne disposons pas de la certification mais nous effectuons des courses d'essai en Suisse et ils se déroulent bien. Nous partons du principe que nous pourrions soumettre les



documents d'ici la fin de l'année et si tout va bien, nous recevrons la certification. Si l'on considère la fonctionnalité d'un appareil ETCS de manière approfondie, on se rend compte que ce n'est pas sorcier, même en ce qui concerne le Level 2. Cela se joue tout simplement à un autre niveau. Jusqu'à présent nous avons réussi nos tests avec succès. Cela fonctionne aussi bien avec notre partenaire italien, avec lequel nous développons notre système conjointement. Jusqu'à présent, on devait acheter le système ETCS partiellement auprès d'un de nos concurrents. Nous cherchons à nous détacher de cette dépendance et c'est pourquoi nous avons commencé à développer notre propre système.

Leutwyler: Existe-t-il, par ce moyen, un avantage au niveau du prix pour les clients ? Ou ce n'est pas la chose la plus importante ?

Ahlburg: Cela jouera son rôle dans le paquet global. Nous avons des systèmes où la surveillance du train représentait 8% de la facture totale du véhicule. En outre, il y a toujours eu des retards à la livraison. Nous sommes simplement désolés lorsqu'il est dit que Stadler n'est pas ponctuel avec ses trains simplement parce que quelqu'un ne maîtrise pas son display où que les courbes de freinage n'ont pas été calculées proprement. Ça ne devrait pas exister ! Il s'agit donc d'atteindre une certaine stabilité et de pouvoir influencer les choses avec ses propres moyens.

Leutwyler: Parlons encore un peu des points négatifs. Nous avons lu dans la presse que de la corrosion était apparue de manière inattendue sous les planchers. Ou qu'avec les Flirt LEX il existe un certain nombre de problèmes. Cela m'étonne car la Flirt est un véhicule qui continue à faire ses preuves.

Ahlburg: Dans le cas des Flirt Lex il est apparu ça ou là des dérangements. Mais maintenant nous sommes à nouveau à un bon niveau. Il y avait un problème en corrélation avec le système français ATS (automatic train stop system) et l'appareil de surveillance des trains de Alstom. Les deux systèmes ne fonctionnaient pas bien ensemble. C'est pourquoi il y a eu un nombre de suppressions supérieur à la normale. Nous avons envoyé une équipe spécialement pour assurer le support. Nous sommes cependant maintenant du bon côté de sorte que nous pouvons assurer un fonctionnement stable, en particulier pour l'introduction de l'exploitation du CEVA en décembre.

Leutwyler: Encore au sujet de la corrosion. Est-ce que les faits n'ont pas été gonflés ?

Ahlburg: Oui en effet. Il y a eu des discussions suite à l'affirmation des CFF qui disait qu'il y avait de la corrosion qui ne devait pas exister sur un châssis de véhicule ne nécessitant pas d'entretien. La discussion était : travail de révision ou garantie ? Nous remettons certes une garantie sur les véhicules mais il existe cependant un certain nombre de tâches d'entretien dans le cadre des révisions, dans le but d'empêcher la corrosion. Un complément encore à ce sujet : la corrosion ne portait pas atteinte à la sécurité, chose qui a aussi été confirmée par l'OFT dans un rapport.

Leutwyler: Regardons un peu vers l'avenir. Nous avons déjà parlé des trains sans conducteurs. A quoi devons-nous nous attendre en tant que mécaniciens ? Quels systèmes d'assistance à la conduite sont en cours de planification ?

Ahlburg: Ce qui reste un thème est le respect du point d'arrêt. Ou „ la mise en service automatique “. Combien de temps nécessite la mise en service ? Ou bien

existe-t-il effectivement un cas où j'arrive sur le quai et que le train est déjà prêt au départ ? Exploitation automatique de remisage : existe-t-il une possibilité que le train quitte le quai automatiquement et qu'il aille se remiser automatiquement ? Pour cela, un certain nombre de fonctionnalités sont nécessaires. C'est dans un mode d'exploitation lent. Rouler de manière efficiente au niveau de l'énergie est un autre thème ainsi qu'une communication spécifique des véhicules entre eux, de sorte qu'un engagement du freinage du train situé en avant doit être transmis sous forme de signal au train qui est derrière.

Leutwyler: Est-ce que les changements dans le domaines des vitesses conventionnelles ne devraient pas être au centre des préoccupations ?

Ahlburg: Non. Lors d'une analyse, nous avons constaté que les mécaniciens utilisaient au moins 20 à 25 % du temps de travail dans les tâches de préparation et de remisage des trains. Il existe ici un potentiel d'économie considérable. Cela rend la vie aussi plus agréable.

Leutwyler: Qu'en est-il du thème des Moving Blocks? ETCS Level 3 ? Est-ce que c'est déjà une thématique au niveau des véhicules ? Ou est-ce plutôt encore une discussion au niveau de l'Infrastructure ?

Ahlburg: Ce n'est actuellement pas à l'ordre du jour. Nous examinons pour l'instant le fait que nous pouvons gentiment nous attaquer aux étapes vers un système d'assistance à la conduite. Et ensuite nous observons la vitesse à laquelle l'ETCS est réellement déployé et ce qu'il en est au niveau de sa stabilité. On devrait réfléchir à comment il serait possible de maîtriser la gare principale de Zürich avec l'ETCS.

Leutwyler: Revenons à l'entreprise Stadler. Vous avez dit, chaque projet fait

l'objet d'une production locale. Quelle est par exemple la part de réalisation suisse du Giruno ?

Ahlburg: La part de création de valeur au niveau suisse pour le Giruno dépasse les 95%. Les bogies proviennent de Winterthur, les caisses des véhicules de Bussnang et le montage intérieur est réalisé ici à Bussnang. La menuiserie pour les voitures est aussi ici. Les sièges proviennent d'Alenrhein. Nous avons 35 à 40 % de production propre et 60% sont achetés. Des 60% près des 273 sont réalisés en Suisse, la plupart même des environs proches.

Leutwyler: Est-ce que cela a une influence sur le respect des délais ? Est-ce que c'est une partie de la recette du succès ?

Ahlburg: Je pense bien. C'est autre chose lorsque je peux m'entretenir dans un environnement proche avec un fournisseur, par exemple pour une modification. Avec la proximité, cela fonctionne beaucoup mieux que lorsque j'ai un fournisseur chinois. Ce qui nous aide, c'est la flexibilité des fournisseurs suisse et c'est pourquoi nous avons une aussi grande proportion de fournisseur de ce pays. En règle générale, ils peuvent aussi soutenir la comparaison au niveau des prix. Mais c'est aussi la flexibilité et l'engagement qui comptent pour nous.

Leutwyler: L'entreprise Stadler a beaucoup progressé ces dernières années. On a parfois l'impression qu'elle a grandi trop vite et que tout ne suit pas correctement. Je me suis un peu informé sur Internet et j'y ai trouvé quelques commentaires où il était question de la Work-Life-Balance qui n'était pas favorable. Les collaborateurs se sentent surchargés. Il était question d'un style de conduite militaire. Le salaire a été rapporté à maintes reprises comme faible. Quelqu'un a écrit : „On remarque de mois en mois comme la qualité baisse. “ Est-ce qu'il n'existe pas un danger, lorsqu'une société croît si rapidement que les collaborateurs n'arrivent plus à suivre et qu'ils deviennent mécontents ?

Ahlburg: Il n'existe simplement pas d'alternative à un certain niveau minimum de croissance. Lorsqu'une entreprise décide de ne plus croître c'est comparable à une plante qui décide de ne plus grandir dès aujourd'hui et de rester à la taille d'un Bonsai. Ce qui est difficile dans notre domaine d'activité c'est qu'on est toujours dépendant des commandes et des projets. Est-ce que je reçois le mandat ou est-ce que je ne le reçois pas ? Est-ce que j'en reçois un du BLS avec 52 véhicules ? Si oui, je dois commencer tout de suite. Autrement, cela ne va pas car le calendrier est relativement serré.

Nos personnes clés ont une vision très claire de ce que constitue un véhicule Stadler ou pas. Peut-être qu'il faudra un

passage de plus à certains pour qu'on puisse y apporter des adaptations. Mais je ne connais aucun cas où nous avons dû abandonner des critères de qualité. Cela ne correspond pas à l'image que nous nous faisons de nous et à la fierté de construire des trains pour lesquels nous avons la prétention qu'ils soient encore là durant les 30 prochaines années. Naturellement, il existe des détails comme l'écran d'information à la clientèle. Dans vingt ans il aura certainement une autre apparence. Les équipements de base doivent correspondre à la durée de vie et aussi participer au niveau qualitatif.

Le fait qu'il existe une pression sur le collaborateur est une chose définitive. Nous nous mesurons à des fabricants qui proviennent de pays où la production est nettement moins chère.

Leutwyler: Donc la pression exercée par les prix est déjà très grande ?

Ahlburg: Oui c'est clair et très clairement perceptible. Mais nous sommes aussi clairement d'avis que nous sommes capables de continuer à produire nos véhicules dans des pays tels que l'Allemagne ou la Pologne et que là, nous devons nous mesurer à des producteurs qui pratiquent des prix sensiblement inférieurs. Cela signifie que je ne peux pas aller aussi loin que je veux et affirmer, je suis nettement meilleur en qualité. Dans le cas d'une soumission où le prix de construction représente le 70% des coûts, c'est difficile. Et si nous avons un atelier en Pologne, nous avons aussi l'exigence des gagner des offres dans l'intérêt de nos collaborateurs. La pression est là et c'est définitivement comme cela. Mais que cela se fasse ou dépend de la qualité, c'est certainement faux. Cela ne nous correspond pas.

Leutwyler: Et au dépend des collaborateurs ?

Ahlburg: Cela peut se produire dans des cas isolés, comme par exemple lors de la mise en service, lorsque les six premiers véhicules se rendent aux essais avant qu'il ne soient mis dans les services réguliers. A ce moment, certaines modifications sont effectuées sur les véhicules et peut-être qu'elles seront suivies d'autres changements. Je comprends que certains ronchonnet. Il existe un dicton qui dit : „Le travail tombe là où il sera réalisé. “ Il existe donc un groupe qui sait exactement ce qu'il a à faire. Et le fait qu'il ait parfois beaucoup de travail est exact.

Leutwyler: N'est-il pas possible d'y échapper ?

Ahlburg: J'aimerais bien ! Mais le problème est que dans notre branche nous souffrons aussi de manque de personnel

qualifié. Vous avez le même problème ! Qui désire encore aujourd'hui devenir mécanicien de locomotives ? Il en existe heureusement encore quelques-uns, mais ils sont de moins en moins. Qui est d'accord aujourd'hui de se salir les mains et d'affirmer avec fierté qu'il est polymécanicien ? Ils sont aussi devenus denrée rare. Qui veut devenir peintre industriel ? Les nombre de personnes qualifiées dans les activités manuelles a diminué. Malheureusement chez nous aussi. C'est déjà un thème où je dis encore une fois « flûte ». Nous aimerions partager la tâche sur plus d'épaules mais pour cela il faut avoir plus d'épaules. Si tous veulent devenir Influenceurs sur Instagram, nous ne sommes pas près de construire des trains ! L'âge moyen des collaborateurs ici sur le site de Bussnang se situe aux environs de 38 ans. C'est relativement jeune. En règle générale nous pouvons aussi repousser nos places d'apprentissage. Mais de trouver des collaborateurs disposant aussi d'un profil d'expérience suffisant est devenu plus difficile.

Leutwyler: Cela me semble être un bon mot de la fin. Encore deux questions personnelles. Avez-vous aussi des contacts avec des mécaniciens de locomotives ?

Ahlburg: Non actuellement c'est ma femme qui s'en occupe (il rit). Elle vient de prendre un ensemble à vent de 18 personnes. Il y avait deux mécaniciens et trois personnes de chez nous.

Leutwyler: Avez-vous eu un train en modèle réduit ?

Ahlburg: Oui et je l'ai toujours ! C'est un ancien train Märklin. J'ai un fils de huit ans. Il joue et je fais le câblage.

Leutwyler: J'ai encore lu que vous aimeriez vous faire naturaliser. Avez-vous peur de cette question difficile ?

Ahlburg: Peur n'est pas le bon mot. Un certain respect, certainement.

Leutwyler: C'est après tout repris de nombreuses fois dans la presse. En tant que Suisse on a parfois la grosse tête ... Dans tous les cas je vous tiens les pouces ! Et si je vous entends bien, il est absolument clair, pour vous, que le centre de production de Stadler en suisse n'est nullement en danger. On ne doit pas se faire du souci.

Ahlburg: Non en aucun cas. Même avec la réussite de l'entrée en bourse*, rien ne change à ce sujet. Stadler se maintient en Suisse, cela ne changera pas non plus sous ma direction.

Leutwyler: Un grand merci pour cet entretien personnel et intéressant!

*Le 12 avril 2019, Stadler Rail a fait une entrée fructueuse en bourse.



Impression du LocoFolio

Le LocoFolio est imprimé sur du papier. A l'avenir cela va rester comme ça. Un coup d'œil sur le processus d'impression. Markus Leutwyler



Contrairement à la progression de la digitalisation et de la mise en ligne de contenus, le VSLF maintient la parution du LocoFolio deux fois par année sous forme d'une édition papier. Nous sommes d'avis que nous devons déjà lire suffisamment d'informations sur des grands et des petits écrans. Une édition imprimée se lit de manière plus détendue et permet un débat plus approfondi.

Un coup d'œil au-delà de vos propres frontières est toujours intéressant. C'est ce que Patrick Wälty, notre partenaire en ce qui concerne les documents imprimés m'a permis de vivre en direct lors de l'impression de la dernière édition du LocoFolio à centre d'impression Büelholz. Il s'agit d'un des centres d'impression les plus modernes de Suisse avec une installation d'impression quadrichrome totalement automatique. L'ensemble du processus d'impression est surveillé en permanence de manière électronique et optimisé si besoin. Cela concerne d'une part l'impression des différentes couleurs les unes par rapport aux autres mais aussi la gestion de la quantité d'encre. La quantité d'encre est réglée en plusieurs secteurs de la page à imprimer de sorte que le moins d'encre inutilisée possible est éliminée à la fin de l'impression.

Le processus d'impression en soi est extrêmement rapide. L'édition italienne avec ces quelques cent exemplaires a été imprimée en quelques dizaines de secondes. La version alémanique et ses plus de 2000 exemplaires ne nécessite même pas 10 minutes. Les livrets sont coupés, pliés et reliés dans l'entreprise de reliure Scherrer à Urdorf. Même ces processus sont exécutés à la vitesse de l'éclair et il est à peine possible de les distinguer à l'œil nu. Le parcours sur les rubans transporteurs, où un livret voyage d'une machine à l'autre, donne lieu à de beaux sujets de photographies. C'est ici aussi que les cahiers sont préparés pour l'envoi.

Dans le cadre d'un court entretien avec les dirigeants de l'entreprise et les collaborateurs, il a tout de suite été évident que le monde de l'impression était aussi soumis à une grande pression de la concurrence. Des prix concurrentiels sont incontournables et sont garantis par un haut niveau de technicité et des processus qui fonctionnent parfaitement. A cela s'ajoutent la fiabilité, des cycles de production courts et une qualité très élevée. Tout cela contribue au fait que les prestations proposées sont compétitives.

Merci à Patrick Wälty et aux deux entreprises pour cet aperçu intéressant sur une branche très différente de la nôtre ! ➤



Film de la préparation :
<https://youtu.be/399JpXNbvqk>



Internet gratuit dans les trains

Une annonce interne a fait état de la mise à disposition prochaine d'une connexion Internet gratuite à l'intention des voyageurs de certains trains grandes lignes. Le projet s'appelle „CFF FreeSurf“. *Re transcription de l'entretien du 25.3.2019 de Markus Leutwyler*

Comme je n'avais pas compris le principe de fonctionnement, j'ai laissé un commentaire interrogatif. En guise de réponse, Barbara Schoch m'a invité à Berne afin que je puisse essayer la nouvelle technique sur place.

L'équipe qui a développé la méthode travaille dans divers emplacements et dans divers départements à Berne. Dans la salle de travail qui donne un regard direct sur les voies en direction de Zürich, je retrouve Barbara Schoch, chef de projet „CFF FreeSurf“ depuis début février (développement du matériel roulant, trafic voyageurs), Mark Brandl (gestion de l'innovation trafic voyageurs) et Toni Begic (chef de projet WLAN dans le trafic international) qui sont là pour me renseigner.

Markus: La situation de départ est claire. Les passagers ressentent le besoin d'utiliser Internet dans le train. Et, de plus, gratuitement. Vous avez maintenant trouvé une approche innovante pour y parvenir. Comme cela fonctionne ? Pourquoi pas du Wi-Fi ?

Barbara: CFF FreeSurf permet de surfer rapidement, avec une bande passante plus élargie et dans une meilleure qualité que le Wi-Fi ne pourrait l'offrir dans le train. La base pour cela est notre très bon approvisionnement mobile, tout le long des lignes de chemin de fer. En outre, notre solution est neutre au niveau des technologies et est donc adaptée aux futures générations de téléphonie mobile telle que la 5G. A cela s'ajoute le fait que CFF FreeSurf est significativement moins gourmand au niveau des installations et des frais de fonctionnement. Cela est rendu possible par la technologie des Beacons (balises). Nous nous sommes décidés à débiter les essais sur les lignes ICN 5 (St. Gall-Lausanne / Zürich-Genève) et 51 (Bâle - Bienne). Sur ces lignes ne circulent que des ICN et aucun autre véhicule. Dans chaque voiture ICN 3 à 4 balises seront installées.

Mark: Le mot Beacon provient de la navigation et est une sorte de phare ou de balise d'orientation. Dans la communication électronique un Beacon est un émetteur qui envoie un signal d'identification. Dans notre cas, au moyen du Bluetooth Low Energy Standard. Nous programmons les balises et savons ensuite exactement quel appareil émet dans quelle voiture.

Dans le cas de CFF FreeSurf, les Beacons servent à constater si quelqu'un se trouve



dans le train. Il serait aussi possible de transmettre des informations spécifiques à la voiture sur la base des identifications. Par exemple, s'il s'agit de la première ou de la deuxième classe.

Markus: Je suis encore à me demander comment vous pouvez proposer une utilisation gratuite d'Internet avec ce moyen. Si j'ai bien compris, il faut une application pour y parvenir.

Barbara: Exactement, les Beacons ne fonctionnent que grâce à une application. Dès que l'application détecte la présence d'une balise, les compteurs se mettent à fonctionner en arrière-plan. Les serveurs Salt et Sunrise reçoivent l'information électronique leur indiquant que les frais de communication sont à imputer immédiatement aux CFF. Swisscom ne fait pas partie de cet essai de technologie. Mais nous maintenons le dialogue avec eux. Comme nous l'avons dit, la solution est simplement orientée vers le futur.

Nous ne savons pas combien de temps le Wi-Fi, dans sa forme actuelle va encore exister et quand il sera dépassé. Avec notre solution, les clients établissent la communication avec leur propre appa-

reil et disposent ainsi d'une performance maximale. En outre les vitres vont être traitées au laser afin d'améliorer encore la réception.

Toni: Les besoins du Wi-Fi sont vraiment élevés. Pas seulement dans les différents trains. Il y a lieu d'installer aussi toute une infrastructure au niveau de la ligne, afin de fournir et d'administrer le trafic des données. Cela augmente le potentiel de dérangements.

Markus: Avec votre technologie, les transmissions de données doivent aussi être partagées entre de nombreux voyageurs, comme pour le Wi-Fi.

Barbara: Oui effectivement. En revanche, cela permet d'utiliser toujours le meilleur réseau possible (3G, 4G, et plus tard aussi la 5G). En Suisse, cela est rendu possible par le fait, comme nous l'avons déjà dit, que nous disposons d'une très bonne couverture réseau de plus de 97%. Jusqu'en 2022, tous les tunnels seront aussi alimentés par une fourniture Internet rapide. Nous sommes donc en situation de pouvoir fournir un accès Internet nettement plus rapide que ce que la technologie WLAN propose.

L'essentiel est que l'application fonctionne sur les différents types d'appareils.

Markus: Quels systèmes d'exploitation sont soutenus?

Mark: Android et iOS. Ce qui est remarquable est que l'ensemble du Team de développement IT soit interne aux CFF. Montage, développement et exploitation.

Markus: Nous autres Suisses disposons souvent de forfaits. Nous n'aurions donc pas besoin de tout cela ?

Mark: Ceux qui en profitent le plus sont ceux qui ont une connexion Prepaid, qui devraient autrement payer la connexion ou qui disposent de volumes de données limités. Ce sont aussi les clients qui se plaignent le plus en ligne du manque de Wi-Fi gratuit.

Markus: Qu'en est-il des touristes?

Barbara: Nous menons actuellement des études de marché sur les pays d'où proviennent la majorité des touristes. Nous aimerions mettre en évidence les besoins de ces clients. Sur la base de cette consultation et d'autres analyses, nous déterminerons à un stade ultérieur si une solution est nécessaire aussi pour les touristes. Nous autres, Suisses, sommes un peu spéciaux lorsque nous voyageons à l'étranger dans le sens où nous recherchons toujours les Hotspots Wifi. De nombreux touristes en provenance d'Europe disposent en revanche de forfait à l'échelon du continent. Les touristes en provenance du continent asiatique reçoivent souvent des cartes SIM suisses de leurs Tour-operator. Le marché est en mutation et les frais de roaming sont en voie de démantèlement.

Markus: Je vois néanmoins quelques inconvénients. Une connexion WLAN est visible sur mon téléphone. Et votre solution est, elle, invisible. Comment le client sait qu'il peut surfer gratuitement ? Qu'en est-il des appareils sans carte SIM ?

Barbara: Sans carte SIM cela ne fonctionne pas, c'est exact. Nous faisons la promotion de CFF FreeSurf de manière visible : dans les trains concernés, des RailPoster sont affichés et des autocollants avec l'icône de l'application figurent sur les portes. En outre des flyers seront mis à disposition des utilisateurs.

Markus: Que se passe-t-il lorsque les clients regardent des films en streaming durant des heures ou téléchargent d'importants volumes ? Est-ce que vous maîtrisez le volume de données ?

Barbara: Les tests technologiques nous donneront des informations sur bien des aspects. Non, en ce qui concerne les vo-

lume de données, il n'existe pas de limitations. Nous avons naturellement aussi conclu des forfaits avec SALT et Sunrise.

Toni: Dans tous les segments de clients, il existe des gros consommateurs qui téléchargent des centaines de Megabytes. Ensuite, j'ai eu l'occasion de tester personnellement ce dont nous avons parlé. La procédure est la même que pour d'autres systèmes. On s'enregistre, obtient une réponse par SMS et ensuite on est connecté.

Markus: Comment je peux m'assurer que je ne vais pas soudain être éjecté du système et que je me retrouve à payer ma communication moi-même ?

Mark: Dès qu'on surfe gratuitement, on est informé par SMS. De même, lorsqu'on quitte le domaine gratuit. On est d'abord averti puis on reçoit un SMS lors de la déconnexion. Dans le véhicule les zones de transmission se chevauchent et il existe un léger temps de latence. Les petites interruptions sont ainsi neutralisées.

Markus: Qu'en est-il de la protection des données. Vous savez à tout moment exactement à quel endroit de la voiture se trouve chaque utilisateur.

Barbara: La protection des données est ga-



rantie en permanence, et aucun profil de déplacement n'est établi.

Toni: Nous devons naturellement respecter l'ordonnance sur la protection des données européenne. Elle contient des prescriptions passablement sévères.

Markus: Si j'ai bien compris, vous n'avez pas de regard sur les données transmises car elles sont directement échangées avec le Provider. C'est le contraire d'un réseau Wi-Fi où les répéteurs WLAN peut voir

toutes les données. De la sorte, votre solution est plus sûre.

Mark: C'est exact. Les CFF n'ont aucune idée des pages qui sont consultées.

Markus: Est-ce que cela représente plus de consommation au niveau des accus ?

Mark: La consommation de la batterie est comparable à celle d'écouteurs sans fil.

Toni: En contrepartie, le module Wi-Fi ne doit pas fonctionner.

Barbara: Nos trains disposent de plus de 140'000 prises. Il est ainsi possible de charger son mobile dans la plupart des cas.

Mark: Nous travaillons déjà à une nouvelle application qui va recourir aux balises. Elle s'appelle „CFF inclusive“. Dès que l'on pénètre dans une voiture des données sont transmises en Push. Les personnes malvoyantes ou malentendantes peuvent ainsi recevoir des informations ciblées et précises sur le train. Par exemple : de que train s'agit-il ? Dans quelle direction circule-t-il et à quelle heure ? Les personnes malvoyantes peuvent se faire lire les informations par leur smartphone. Il sera ensuite possible d'étendre cette prestation aux retards et aux possibilités de correspondances.

Une utilisation interne aux CFF est aussi envisageable, comme, par exemple, le fait que le personnel du train soit annoncé automatiquement sur le train auquel il est attribué.

Markus: Existe-t-il effectivement aussi des réactions négatives? Est-ce que les gens ont peur de la technologie des balises ?

Mark: Nous avons une demande de la part de l'Office fédéral des transports à ce sujet. Comme la puissance d'émission est très faible, - comparable à celle d'un téléphone dont le Bluetooth est activé - il n'y pas lieu de craindre des in-

fluences. Nous avons des balises en service déjà depuis longtemps, entre-autres à Zürich HB, en relation avec l'application « ma gare ». Elles aident les gens à s'orienter. Barbara: De manière globale, il existe un grand intérêt, du côté des CFF, à utiliser les balises afin d'augmenter les prestations offertes à la clientèle.

Markus: Merci beaucoup pour cet entretien intéressant, ainsi que pour la présentation!

Les archives de la ville d'Olten

On trouve, dans les archives de la ville d'Olten, l'ensemble des procès-verbaux de la section Olten du VSLF depuis la fondation en 1876 jusque dans les années 30. *Hubert Giger, Président VSLF*

Le dimanche 20 février 1876, 21 mécaniciens de locomotives suisses délégués en provenance de tout le pays se sont réunis à Herzogenbuchsee en vue de créer le premier syndicat de cheminots „le syndicat suisse des mécaniciens de locomotives » ou VSLF.

Ci-dessous quelques impressions extraites de ces procès-verbaux rédigés avec attention.

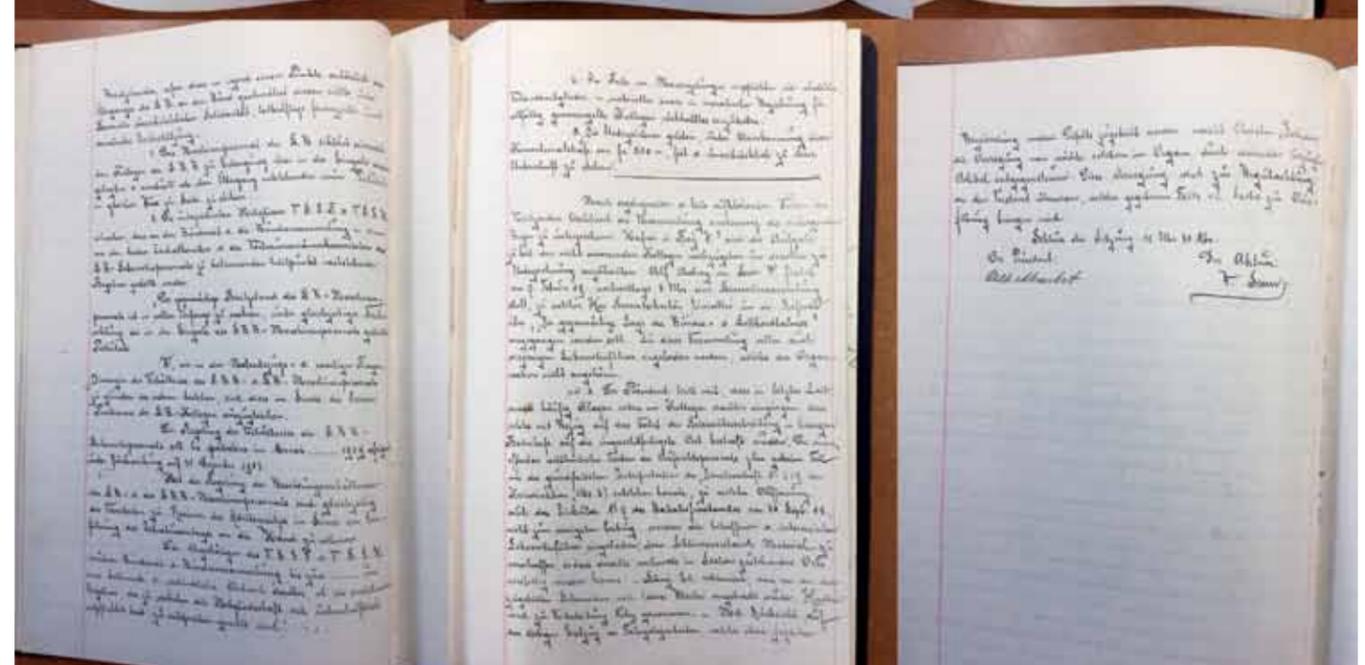
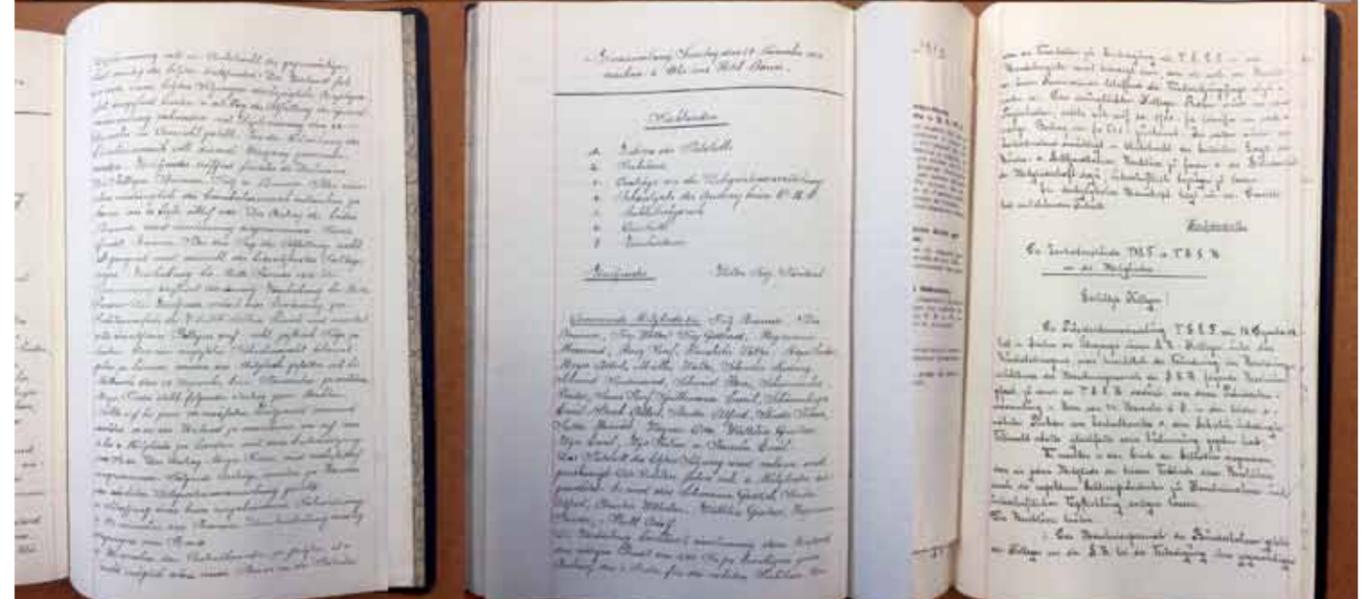
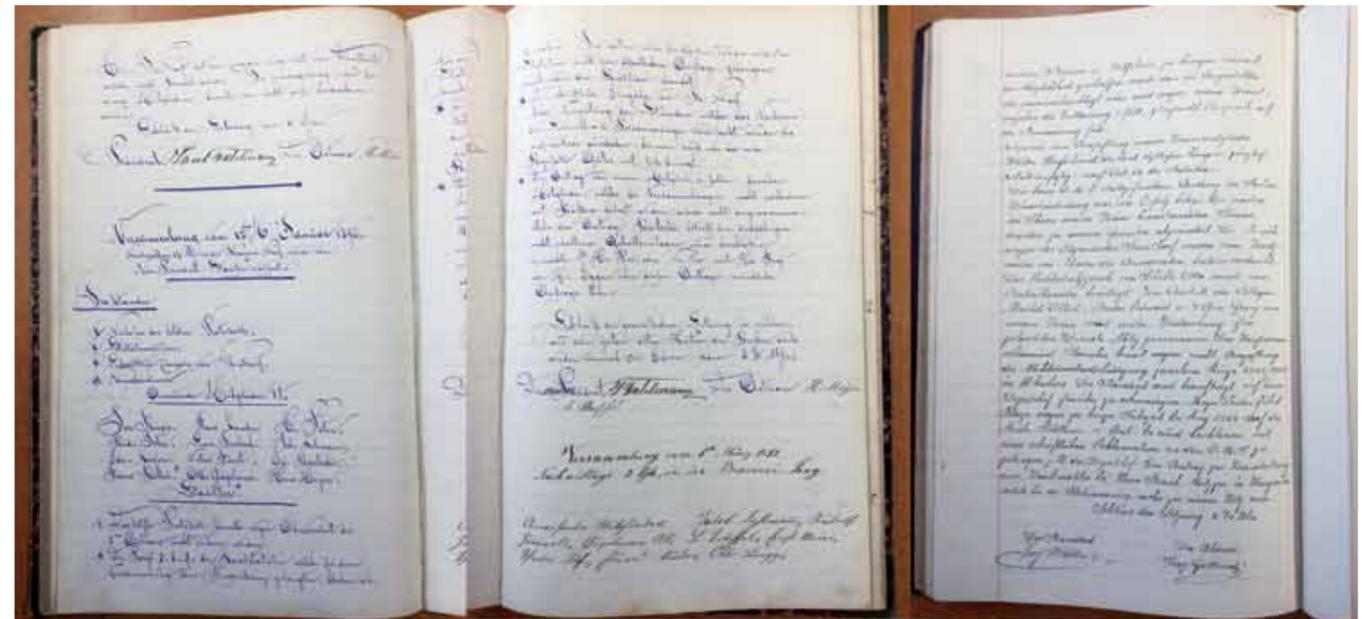
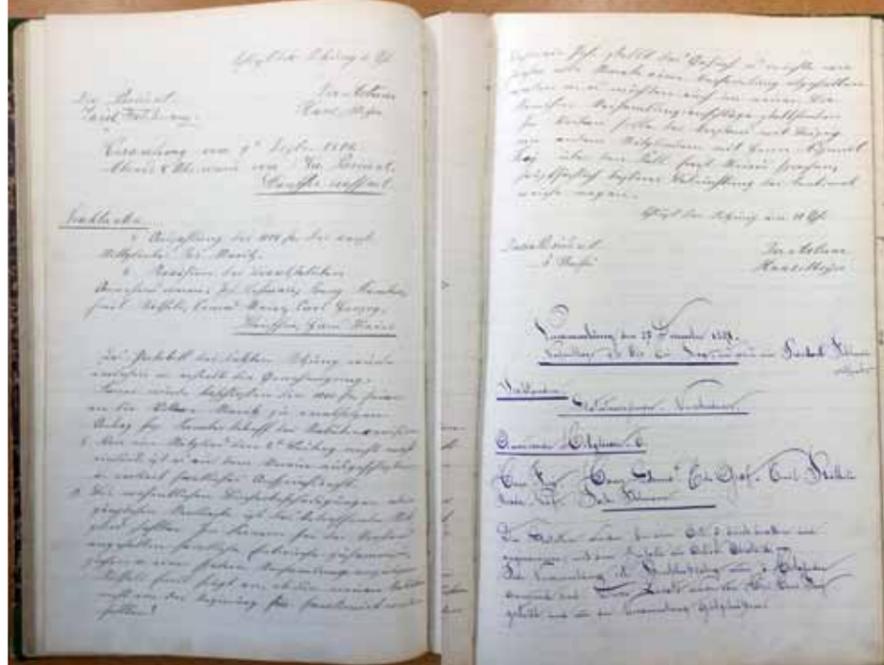
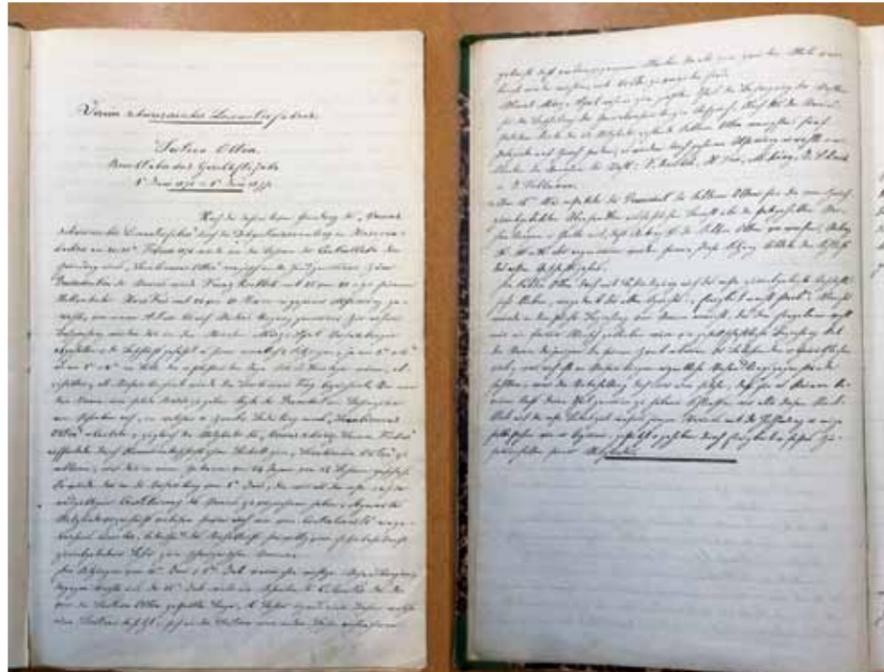
La configuration des tours de service semble avoir constitué un problème dès le début de notre profession. Ainsi on peut lire dans un procès-verbal :

„L'audience qui a eu lieu après de l'ingénieur en chef concernant la répartition des tours a été couronnée de succès. La plupart des tours qui étaient dans le collimateur de notre association ont été modifiés en notre faveur. Les efforts consentis par notre délégué Senn Josef ont été remerciés par le Président au nom de tous les mécaniciens présents.“

Le marchandage sur le décompte correct des indemnités ne semble pas non plus être une nouveauté, pas plus que le fait que ce ne soit au président de s'occuper personnellement de traiter de telles questions : „Dans les divers, Kamber Emil a protesté concernant le non-paiement des indemnités pour service de nuit entre les trains 2426/2403 à Herzogenbuchsee. Le Président a été mandaté

pour se renseigner auprès de l'inspecteur de dépôt à ce sujet.“

La remise des diplômes des nouveaux mécaniciens était l'occasion d'une manifestation festive : „Les collègues Brunner Fritz et Brunner Peter désirent avec insistance que la fanfare des chemins de fer participe à cet événement, comme c'était le cas habituellement. La motion a été acceptée à l'unanimité.“



Achetez vos trains au Super Benny's Bahncenter!

A la fin de la partie officielle de l'assemblée générale du VSLF, Markus Leutwyler a projeté une vision satirique de la situation actuelle de l'exploitation par le biais d'un petit film.

Markus Leutwyler

En adoptant le style d'un vendeur d'autos du „Super Benny's Bahncenter“ (abrégé „S.B.B.“) il a mis en évidence les avantages des nouveaux trains Twindexx: bogies surbaissés en optique transparente, bas de caisse antirouille, récupère plus d'énergie qu'il en consomme ainsi qu'un excellent système de divertissement. Les

fortes vibrations du train font partie d'une option choisie délibérément, sous la dénomination « mode sportif ». Mais d'autres problèmes ne sont pas non plus négligés. Le train d'extinctions et de secours TES est rapidement transformé en Lovemobile. Qu'en serait-il avec un bingo sur les WC ou une loterie concernant les détournements ? Monter dans le train et espérer qu'il s'arrête vraiment à l'arrêt désiré. Finalement, Super Benny invite ses clients à prendre « un excellent café ». C'est une caricature de Kenny's Autocenter, qui vend des voitures de luxe dans le Limattal et la région zurichoise. Le film a été mis en ligne sur Youtube.

De sorte que les personnes présentes dans la salle lors de la projection n'ont pas été les seuls à pouvoir en rire. La direction des CFF s'est aussi montrée amusée. Andreas Meyer a demandé si son AG était aussi valable pour participer à la loterie. Kenny's Autocenter nous a envoyé ses salutations par facebook. Les médias ont repris le sujet et en ont fait un compte-rendu positif. Finalement un franc succès. Quand bien même... Si la satire est pareillement appréciée par tous, elle devrait peut-être un poil plus mordante.



<https://youtu.be/WiBTzy4ue3>



Formation 2020

Programme de formation continue 2020.

Christian Schneider, responsable formation VSLF

CFF/CFF Cargo garantit, conformément aux accords GAV annexe 6, article 6, pour les séminaires VSLF des congés de formation.

Les participants d'autres compagnies ferroviaires doivent se renseigner auprès de leur employeur concernant les congés de formation.

21/2020 PCT

Jean-Pierre Widmer
19 au 21 février
Hôtel Continental, Lausanne

22/2020 PCT

Jean-Pierre Widmer
23 au 25 septembre
Hôtel Continental, Lausanne

Inscription et informations complémentaires:

[www.vslf.com / Services / Formation](http://www.vslf.com/Services/Formation)

Christian Schneider
051 281 59 56
bildung@vslf.com



SECTION OSTSCHWEIZ



Train raclette 2018

A la fin 2017, le transport du personnel surnommé „Trämlı“ a effectué son dernier parcours de la voie 10 en gare de Zürich en direction du Herdern. Lors du changement d'horaire de décembre 2017, le Trämlı a été remplacé par un transport en petit bus. Pour prendre congé de ce transport tant apprécié, quelques collègues du Team Historique de Winterthur ont organisé spontanément une petite fête avec un train raclette. Le 7 décembre 2018, la manifestation a été répétée car elle avait rencontré un franc succès l'année précédente. Sur la voie 18 on trouvait le De 4/4 1679 accompagné du wagon restaurant Dr 4/4 10112 ouvert le soir à tous les estomacs affamés. Martin Hausman qui a eu cette idée, préparait les raclettes dans une cuisine surchauffée à la vapeur en compagnie de René Sigg. „C'est formidable, tout le monde collaborait. « Au-delà des différents syndicats et des différentes compagnies ferroviaires » pensaient les deux organisateurs. Les trois syndicats ainsi que la fédération du personnel des trains ont fourni un soutien financier. On a senti qu'il y avait encore aujourd'hui le sentiment d'appartenir à un tout. La famille des cheminots vit encore. A la fin de la soirée, ce sont 25 kilos de pommes de terre et 24 kilos de fromage qui avaient pris place dans les estomacs des personnes présentes. Il serait beau que cette manifestation devienne une tradition annuelle. (ML)



IN MEMORIAM

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

Armin Sonderegger

Sektion Ostschweiz
*1920
† 1. 5. 2019

Kurt Graf

Sektion Ostschweiz
*1927
† 11. 4. 2019

Alexandre Grangier

Sektion Romandie
*1968
† 28. 1. 2019

Martin Hippenmeyer

Sektion BLS
*1958
† 9. 1. 2019

Peter Dellsperter

Sektion Basel
*1928
† 30. 4. 2019

Jakob Ehrsam

Sektion Ostschweiz
*1921
† 8. 4. 2019

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues