

- 4 Editorial
- 7 La voix du Président
- 8 Léman Express
- 10 Signalisation
- 11 WEP+
- 12 Signalisation sur les voies
- 13 Réduction de moitié du temps
- 14 Suppressions de trains
- 15 Problèmes d'odométrie ETCS
- 16 ATO Siemens
- 17 Chemin de fer. Coup de frein pour le digital ?
- 18 ATO SOB
- 19 ATO SOB simulateur
- 20 Les aspects psychologiques
- 22 Le Regiolis en contradiction avec les prescriptions
- 22 Baromètre de l'ambiance
- 23 Résultat de l'enquête sur les salaires
- 24 Économiser
- 24 Candidature
- 25 Remboursement CFF
- 25 Remboursement TILO
- 26 Pénurie de mécaniciens de locomotive
- 27 Rotkreuz
- 28 Digit-by-digit
- 29 Suppression prévue d'emplois chez CFF Cargo
- 30 Location de personnel
- 31 Blocage de la traction
- 32 Appel d'urgence du poste de conduite
- 33 Le salut par le changement de poste
- 34 Arrêtés du TAF à l'encontre de CFF
- 35 Covid 19
- 36 La police des transports
- 42 CFF Intervention
- 44 Piquet CLP
- 46 143
- 48 CFF Care
- 50 Événements
- 52 Attaque au laser
- 53 Ferrovita
- 54 Panneaux de point d'arrêt
- 56 Vauderens II
- 56 L'épidémie de la honte
- 57 Dernier train
- 57 Profession de rêve ?
- 57 Passerelle Altstetten
- 58 In memoriam
- 59 In memoriam Urs Schär

Photo:

Souffleuse à neige rotative à vapeur Xrot et
ABe 4/4 avec le train 4629 de St. Moritz
à Tirano sur l'Ospizio Bernina.

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

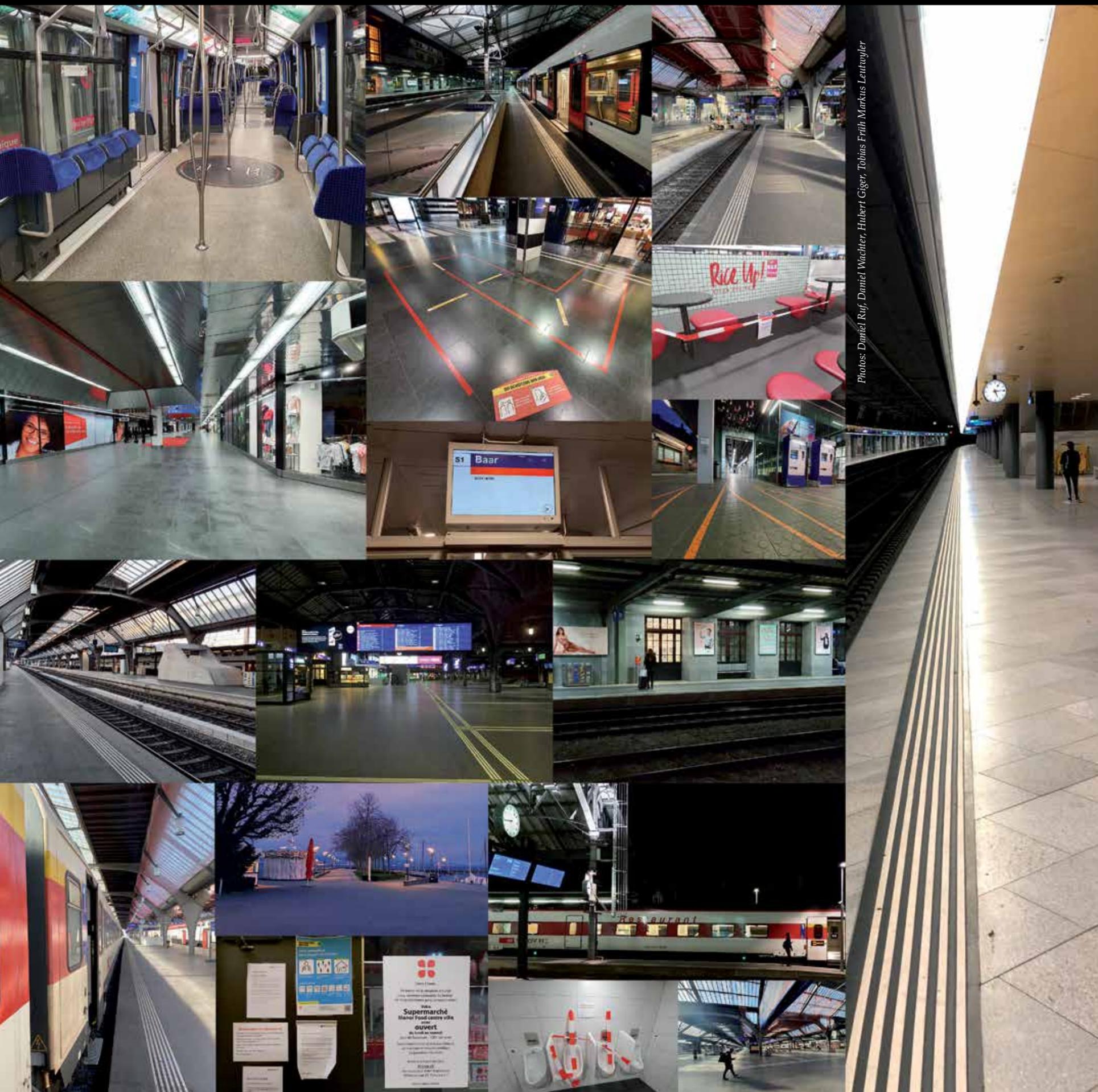
© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 20/2: 30.11.2020 | Clôture rédaction Loco Folio 21/1: 1.4.2021

Rédaction LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com
 Layout & Production: Stephan Gut artdirector@vslf.com
 Traductions: (I) Anita Rutz (F) Gianmarco Induni/Matthieu Jotterand
 Print: Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See





Photos: Daniel Ruf, Daniel Wachter, Hubert Giger, Tobias Frith, Markus Leutwyler

En a-t-on le droit ?

Tu es mécanicien de locomotive depuis une courte période ou déjà pendant la majeure partie de ta vie professionnelle. Tu conduis des trains de passagers, de marchandises ou d'infrastructure à travers le pays ou les manœuvres de manière professionnelle dans la jungle des voies secondaires. Ton employeur s'appelle CFF, BLS, SOB, Thurbo, CFF Cargo International, TILO, DB Cargo Schweiz GmbH, RegionAlps, MEX, Eisenbahndienstleister GmbH, RhB, Railcare... Il y a des choses dans ton travail que tu aimes, d'autres que tu n'aimes probablement pas beaucoup. Tu travailles très tôt ou très tard, du lundi au vendredi ou le week-end.

Quel que soit ton travail, nous avons tous quelque chose en commun : d'une seconde à l'autre, tu peux être arraché à ta routine et rien n'est plus pareil. Un "événement" peut arriver à tout le monde, n'importe quand et n'importe où. C'est, qu'on le veuille ou non, une réalité. L'événement peut être causé par d'autres ou par vous-même. Dans tous les cas, c'est une charge pour la personne concernée, de même que pour celles et ceux qui sont également touchés : passagers, collègues, services de secours, proches.

Un événement perturbe. Il met l'accent sur un problème du système. Nous préférons de loin montrer quand tout fonctionne comme sur des roulettes. Est-il même permis de parler des événements ?

J'ai été encouragé à le thématiser par une déclaration de Sabine Basler, directrice de l'Association suisse Tél. 143 : "À mon avis, il doit être possible de fournir des informations factuelles et de faire un travail de prévention. Le silence n'aide jamais personne".

Nous avons traité le thème des "événements" dans ce numéro de manière plus approfondie. Comment ces incidents nous affectent-ils ? Comment sont-ils perçus de l'extérieur ? Nous avons cherché à l'analyser sous différentes perspectives.

Katrin Fischer est psychologue du travail et est employée comme professeure à l'Université de psychologie appliquée du

Nord-Ouest de la Suisse. Dans son interview passionnante, elle montre ce qui est important pour constituer des ressources personnelles qui peuvent vous aider en cas d'incident. "Il est généralement utile de se rendre compte que la vie ne consiste pas seulement en un travail. Les choses qui sont bonnes pour vous sont importantes et favorisent vos propres ressources".

Quelles sont les tâches des CLP de piquet ? Michel Meier et Martina Brunold expliquent dans quels cas ils sont sollicités et à quoi ressemble le soutien initial. "L'aide de premier recours exige du tact et de la sensibilité. Ici, l'évolution de la situation et la question de savoir si les sentiments de culpabilité et d'impuissance deviennent un problème sont déjà préfigurés."

La police des transports est responsable de la sécurité dans les trains et dans les gares des CFF et de divers partenaires. Dans notre rapport détaillé, Samuel Suter, commandant en chef, explique comment la police des transports apporte son aide en cas d'incident, comment elle travaille et où se trouvent les frontières. "Nous sommes votre police", souligne-t-il en particulier.

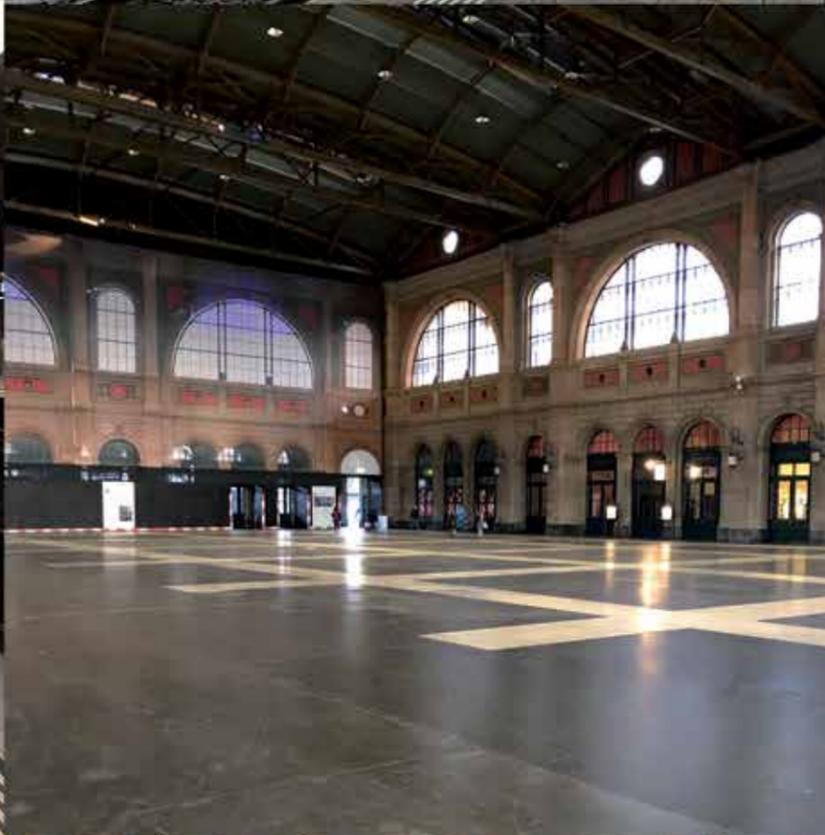
Cette année n'est pas facile pour beaucoup. La pandémie de coronavirus restreint considérablement la vie normale. Il est devenu plus compliqué de rester en contact. Au VSLF, nous sommes parmi nos pairs en tant que collègues. Les personnes du comité central sont des mécaniciens de locomotive comme vous. Nous sommes également là pour vous en cas d'incident. "Vous pouvez joindre une personne du comité, dont moi-même, ou des sections à toute heure du jour ou de la nuit, même la veille de Noël ou de Nouvel An. L'un de nous est toujours en route et disponible", assure Hubert Giger.

Je vous souhaite de bons moments et de toujours rester alerte !
Cordialement salutations,

Markus Leutwyler,
Rédacteur LocoFolio



Lockdown 2020 :
Rushhour à Bâle, Genève et Zurich.



La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

On vit des temps très inhabituels mais aussi très captivants. Les effets de la pandémie de Covid-19 sont à nouveau perceptibles partout et influencent de plus en plus notre comportement. Il n'est pas encore possible de déterminer comment les chemins de fer, en tant qu'entreprise, vont surmonter la situation. Il est clair que nous appartenons en grande majorité au pouvoirs publics et cela nous soutient partiellement, mais depuis longtemps pas partout et surtout pas complètement.

Il reste la question de savoir quand les voyageurs, les marchandises et les touristes reviendront. Actuellement la deuxième vague requiert toute notre attention et les chiffres pour l'année prochaine seront revus nettement à la baisse. De nombreuses personnes sont très directement touchées existentiellement et on doit s'attendre à ce qu'une grosse facture nous soit bientôt présentée.

Cette situation engendre des mesures d'économies mais on demande aussi un sacrifice de la part du personnel. Et lorsqu'on exige quelque chose de la part du personnel, le chemin passe inévitablement par les partenaires sociaux qui sont chargés finalement de vendre la mauvaise nouvelle : ce n'est pas une tâche agréable.

Malheureusement, nous négocions avec l'ensemble de l'entreprise, car le personnel des locomotives ne voit pas, à juste titre de raison valable de consentir à des sacrifices de sa part. Nous avons toujours été au front, au printemps amis aussi aujourd'hui, lorsque le danger était présent. Depuis des décennies, nous avons toujours été solidaires avec tous les collègues et soutenons la protection contre le licenciement pour tous. Et tous nos comptes de temps de travail excédentaires ne sont rien d'autre que des prêts sans intérêts à l'entreprise. Dieu seul sait quand et comment nous pourrions reprendre ce temps.

De ce point de vue les premiers signaux dans les négociations salariales des CFF semblent plutôt positifs pour le person-

nel des locomotives. Des erreurs du passé pourraient être corrigées, comme par exemple Vision 2010, système qui permettait que le personnel des locomotives, en tant qu'unique groupe de personnel, soit affecté à une plage salariale inférieure, tout en ayant comme conséquence une progression plus lente. Ce fait a agi de manière durablement négative sur notre profession, que ce soit lors du recrutement mais aussi dans le cadre de la compétitivité avec les autres entreprises.

Le changement de CEO dans les grandes compagnies a provoqué de grandes vagues. Le changement au BLS s'est fait à court terme et a entraîné aussi le changement de président du conseil d'administration. Nous verrons bientôt combien de substance il reste sous le vernis, qui commence rapidement à s'écailler. Chez Car Postal SA des peines d'emprisonnement ont tout de même été demandées.

Aux CFF, les versements de salaires sans prestation fournies ne sont pas punissables. Mais ce n'est pas un choix habile dans les temps actuels. C'est pourquoi, on aurait pu commencer plus tôt à transformer l'entreprise en un chemin de fer qui fonctionne à nouveau. Les signaux sont encourageants et les premiers aiguillages ont été tournés vers un résultat positif.

Pour nous, les mécaniciens de locomotives, cela s'oriente vers une augmentation du rayon d'activité et des compétences afin que nous puissions à nouveau être engagé de manière productive. Une ancienne revendication du personnel des locomotives. La suppression planifiée du dépôt Cargo d'Arth-Goldau a été suspendue temporairement par le CEO Vincent Ducrot en personne, afin d'évaluer une collaboration avec le trafic voyageurs des CFF. Si, dans ce sens, on pouvait inclure aussi le BLS, le SOB et les sociétés filles des CFF dans le processus, les effets seraient encore plus grands. Peut-être que la pression économique permet des corrections incohérentes. Aussi pour les nouvelles générations.

Les promesses d'avenir d'augmentation des capacités grâce à l'ETCS et aux trains autonomes avec l'AUTO sont toujours là. Naturellement, le mécanicien reste dans la cabine de conduite. Quelqu'un doit bien prendre la responsabilité de la conduite automatique pour le calculateur, car il lui manque la prise de conscience de la responsabilité et les cas de signaux ne le dérangent pas. A côté de cela, le mécanicien n'a rien à faire et doit lutter contre la monotonie. Une réelle innovation ne ressemble pas à cela. Il est décevant de voir avec quelles affirmations indéfendables les prétendues réalisations sont vantées. Vous trouverez des informations à ce sujet dans cette édition.

Le fait que nous nous engageons continuellement et que nous mettons cette thématique dans la lumière n'est pas un luxe, mais bien l'activité centrale de tout syndicat professionnel. Nous sommes naturellement soupçonnés de défendre notre profession pour des questions de nostalgie ou de sécurité de l'emploi. Mais ce n'est pas le cas. Si les systèmes automatiques étaient en mesure de fonctionner aussi bien qu'annoncé, nous ne pourrions pas résister contre la suppression de postes. Nous nous tenons à disposition des chemins de fer et nous aimerions éviter qu'à la fin ce soient eux les perdants, dans le sens où ils devraient payer la facture tout en ne pouvant plus faire circuler les trains. Et qu'en plus, qu'aucune relève ne soit intéressée.

Je vous souhaite à tous une bonne santé et la confiance dans le fait que les temps vont s'améliorer.

Votre président
Hubert Giger

Bilan de la (bientôt) première année du LEX

En décembre passé, c'était la fête à Genève : enfin le Léman Express allait se déployer, grâce à l'ouverture du tronçon CEVA dont les coûts de construction se sont élevés à près de deux milliards, « l'investissement du siècle » à l'échelle cantonale. *Matthieu Jotterand, Président section Genève*

On pensait encore que même la grève française ne pourrait réellement gâcher les festivités. Or, un an après, le constat est sans appel : une sacrée gueule de bois, et elle est persistante.

Qu'est-ce qui a mal tourné dans ce projet de tous les superlatifs et dans lequel résidaient des attentes très élevées, au point même que l'on pensait qu'il résoudrait en un claquement de doigt les bouchons automobiles à Genève ?

Oui, bien sûr, le Covid n'a pas aidé, de même que les grèves côté français à l'ouverture. Mais c'est en février 2020 que cela a été le plus chaotique, lorsqu'il n'y avait plus, respectivement pas encore, ni grève ni Covid. Ces deux raisons ne suffisent pas à expliquer le désastre.

Car oui, il s'agit bien d'un désastre. Pour les usagers et usagères tout d'abord, qui

nom à Genève. Pour l'instant c'est raté et les tpg restent bien plus fiables. La réduction de la circulation automobile attendue ne peut être mesurée en raison du biais statistique évident introduit par le Covid mais tout porte à croire que l'influence du Léman Express est malheureusement modeste.

Pour les cheminots enfin, en particulier le personnel de conduite, qui se retrouve au cœur du marasme. Ce nouveau « profil de dépôt » a tout simplement tué l'attractivité du dépôt de Genève dont l'ambiance en 2020 peut se résumer par « sauve qui peut ». A Cargo, à Lausanne, dans une autre voie professionnelle, tout est bon pour éviter de se retrouver « dans le tunnel ». En effet, la répétitivité du travail a été extrême en raison des ras-

Le Léman Express souffre de plusieurs maux. Le plus problématique concerne l'infrastructure. L'objet de cet article n'est pas de s'étendre sur les aménagements des gares, dont certains laissent perplexes, mais bien sur le côté ferroviaire. Le point névralgique du réseau qu'est la gare d'Annemasse a été rénové de fond en comble et c'est peu dire que cela a été fait de manière surprenante.

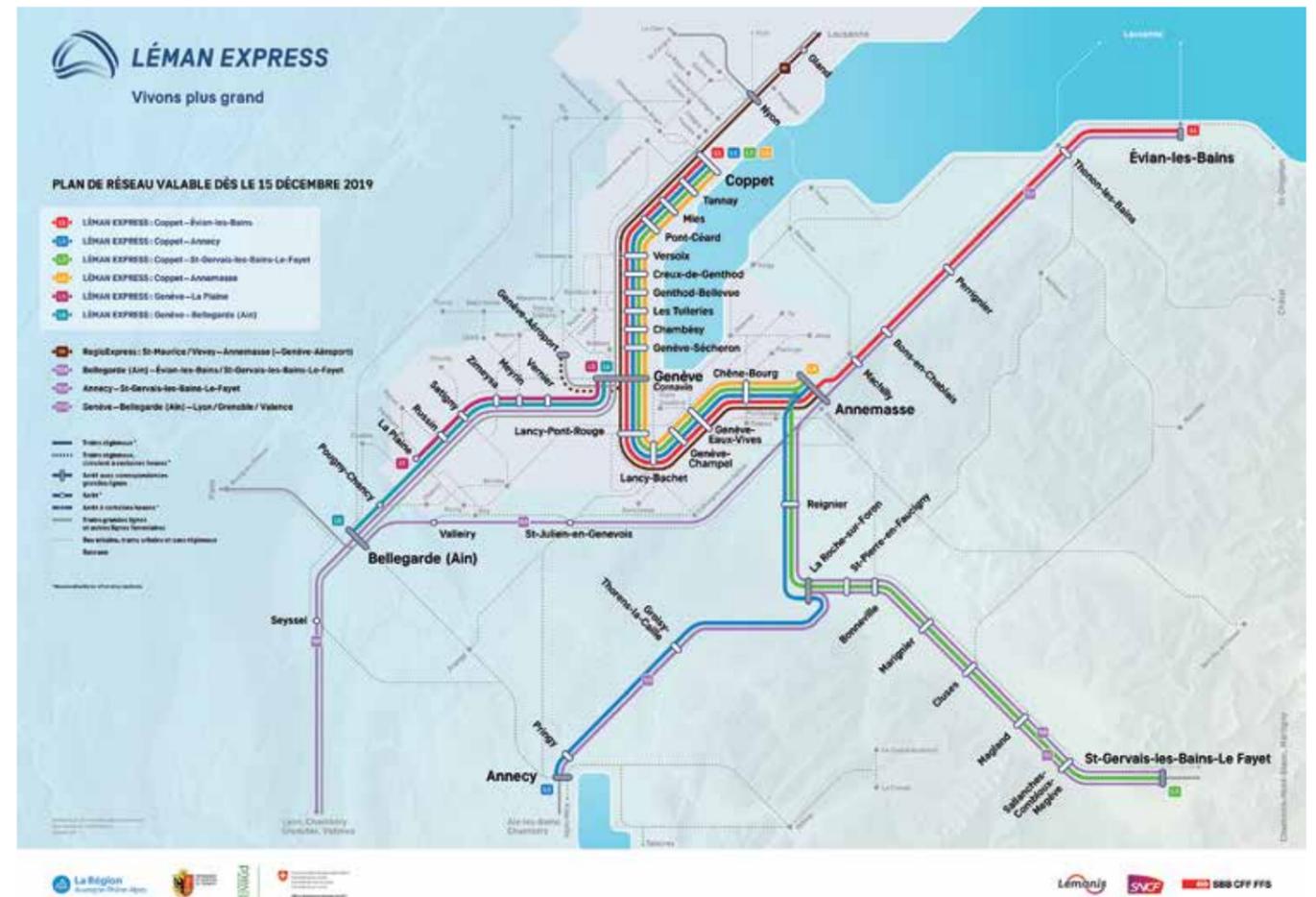
A l'entrée de la gare, direction Genève, quelques dizaines de mètres à voie unique assurent de couler la stabilité de l'horaire (six trains par heure et par sens) et il manque de manière incompréhensible des aiguillages pour les faisceaux de garage, conduisant à des manœuvres peu efficaces.

Côté suisse, un répétiteur a déjà dû être monté à Lancy-Bachet pour un coût certainement bien supérieur à s'il avait été intégré au projet de base, comme cela aurait dû être une évidence. Toujours au rayon de l'infrastructure mal pensée, en particulier pour un projet à deux milliards, des tronçons à Chêne-Bourg et à Lancy sont extrêmement bruyants pour les riverains et devront être couverts ou dotés de parois anti-bruit à grands frais.

Ensuite, la préparation opérationnelle semble également avoir subi quelques coups. Comment expliquer autrement le montage bricolé d'écrans pour contrôler l'arrière du train à Coppet, quelques jours avant la mise en service ? Ou encore le fait que personne ne semblait avoir remarqué qu'il n'y avait pas de réseau GSM-R CH à Annemasse avant la gabegie provoquée par ce manque ?

Et puis, surtout, il y a les immenses différences de méthode et de philosophie entre la Suisse et la France. Malgré les années de préparation, les mises en commun de processus ou encore les rencontres mutuelles des différents services, force est de constater qu'il s'agit là de deux systèmes ferroviaires fort peu compatibles.

Bien sûr, les deux systèmes ont leur points forts. Toutefois, il n'est pas exagéré d'affirmer que la gestion de la gare d'Annemasse est peu adaptée au trafic cadencé du Léman Express. Presque chaque bout de voie semble avoir un responsable et aller chercher un train dans un faisceau de voie pour le manœuvrer peut ressembler à une aventure. Là où en Suisse il y a à peu près quinze minutes pour une manœuvre, il



sont confronté.e.s à un réseau où les suppressions et les retards sont monnaie courante et où l'information est défaillante, en particulier à Annemasse. Les nombreuses personnes qui s'y sont essayées ont certainement pour bonne partie déjà fui. Les convaincre de réessayer ne sera pas aisé !

Pour les habitant.e.s du Canton de Genève ensuite, qui ont consenti à un investissement très conséquent dans l'espoir d'avoir enfin un réseau ferroviaire digne de ce

tés dans la planification des formations mais elle ne va pas disparaître pour autant. Les successions de pannes, ratés, erreurs et autres gabegies diverses et variées ont également très fortement pesé sur les épaules du personnel.

La direction s'est spécialisée dans le tryptique « désolé – merci – on compte sur vous » qui, à force d'être inlassablement répété sans aucun effet ensuite, a perdu toute crédibilité.

faut compter le triple pour être réaliste à Annemasse. Et la productivité du personnel coule, accentuant son sous-effectif ! Ce qui a en revanche (trop) bien marché pendant la phase pré-ouverture, c'est la publicité ! Le Grand Genève a été matraqué de la révolution à venir dans les transports. On a voulu six trains par heure, sans transbordement à Annemasse (même dans un premier temps). Conclusion, il y en a actuellement, et au moins jusqu'en avril 2021, que quatre et il y a non seulement des transbordements à Annemasse mais aussi... à Genève !



La situation sur la ligne Genève-Coppet s'est très fortement dégradée, passant même à certaines périodes à la demi-heure au lieu du quart d'heure et subissant depuis des « shuttles » peu efficaces (rames trop petites et transbordements). La situation va probablement s'améliorer d'ici à la fin de l'année 2021, lorsque le sous-effectif du personnel des locomotives aura été amoindri et que les travaux sur l'axe Genève-Coppet seront terminés. Cependant, si Lémanis et les exploitants continuent ainsi, les commanditaires et, surtout, la clientèle, continueront à consta-

ter que l'offre commandée n'est pas délivrée.

Le nœud du problème se situe sans doute principalement à Annemasse (ainsi que dans le sous-effectif des mécaniciens) et les CFF ainsi que les autorités genevoises doivent maintenant taper du poing sur la table et ne plus accepter que cette gare soit le far-west qu'elle a été durant cette première année. D'une manière globale, il y a certains points qui ne sont plus tolérables : à ce jour et malgré l'interpellation des CFF et de l'OFT, les trains français ne se conforment pas aux prescriptions suisses sur notre territoire (voir l'article à ce sujet) !

L'amélioration nécessaire et drastique de la gare d'Annemasse devra être accompagnée côté suisse d'un mouvement de recentrage des CFF sur leur cœur de métier de base, c'est-à-dire les trains. Ce mouvement, en soutien des cheminots de la base, semble avoir été amorcé par la nouvelle direction mais le chemin est encore long. C'est seulement ainsi que le Léman Express pourra enfin trouver un rythme de croisière et qu'il pourra, lentement, convaincre sa clientèle potentielle de revenir à lui et qu'il deviendra ce qu'il doit être, c'est-à-dire la colonne vertébrale des transports de la région franco-valdo-genevoise.

Échange « coordination concernant la signalisation »

Le dernier des échanges réguliers nommés "coordination concernant la signalisation" avec l'unité "développement du réseau, installations et technologie" de CFF Infrastructure et P-ZFR a eu lieu le 13 octobre dernier à Berne. Le VSLF y était représenté par Raoul Müller et Hubert Giger. VSLF numéro 652, 15 octobre 2020, RM/HG/ Trad. ME

Courbes de freinage en ETCS Level 1LS

Les CFF ont présenté des mesures afin que les courbes de freinage calculées par le système dans le cadre de circulations en ETCS Level 1LS se rapprochent de celles connues dans le cadre d'une exploitation en Level 0 avec le ZUB. Ces mesures correctives seront appliquées de manière prioritaire dans certains nœuds ferroviaires d'importance majeure dans lesquels les processus d'arrêts doivent à nouveau se dérouler de manière plus rapide. Ces mesures pourraient être mises en place dès le printemps 2021 si les courses d'essais programmées à ce sujet dans un futur très proche se révèlent être concluantes.

Tronçons de ralentissement / Fonction d'avertissement du contrôle de la marche des trains

De manière générale, il peut être affirmé que la signalisation des tronçons de ralentissement s'est améliorée. Il reste toutefois quelques points noirs comme les panneaux mal tournés des ralentissements temporaires et le fonctionnement des feux clignotants sur certains signaux de ralentissement. En cas de doute, la vitesse doit être fortement réduite, la sécurité prime ! Ces derniers temps, il a été constaté à de nombreuses reprises que la fonction d'avertissement du contrôle de la marche des trains ne fonctionnait pas tout le temps de manière correcte par rapport à certains tronçons de ralentissement. Le VSLF, tout comme la CoPe, ont demandé des éclair-

cissements à ce sujet aux PEX, qui n'ont fourni aucune réponse satisfaisante aux deux parties précitées.

Dans le cadre de cette séance, il a été mentionné qu'une exception existe dans la réglementation R-RTE-20410 de l'UTP qui autorise certaines exceptions dans le cadre desquelles il est normal que la fonction d'avertissement du contrôle de la marche des trains ne fonctionne pas pour certains tronçons de ralentissement.

Le VSLF a rappelé que le personnel des locomotives n'avait pas connaissance de ce règlement et qu'il était par conséquent inacceptable qu'une systématique unifiée ne soit pas mise en place afin que sur le terrain, tous les tronçons de ralentissement bénéficient des mêmes règles en ce qui concerne la fonction d'avertissement de la marche des trains.

Cette requête a été entendue et la pratique de CFF Infrastructure à ce sujet sera modifiée afin que tous les signaux avancés des tronçons de ralentissement donnent à nouveau une impulsion d'avertissement. Il est à noter que de telles exceptions, comme mises en place ces derniers temps par CFF Infrastructure avant que la problématique ne soit soulevée par le personnel vont à l'encontre de toute logique dans laquelle tout ce qui a trait à la sécurité doit être réglé de manière simple, unifiée et compréhensible pour tous. Si toutes les parties désirent réellement un chemin de fer performant et sûr, ces pratiques doivent cesser.

Isolations déplacées / cas de signaux

Il arrive que des isolations de certains signaux principaux (signaux d'entrée de la gare de Lucerne et à d'autres endroits du réseau) ne se situent pas au niveau des signaux auxquels elles appartiennent, mais avant ceux-ci. La différence peut être de +/- 10m. En cas de dépassement de l'isolation dans le cadre d'un mouvement de manœuvre, un cas de signal est enregistré par l'appareil d'enclenchement, avec toutes les conséquences que nous connaissons tous. Dans certains cas de figure récents, des mécaniciens ne-s ont dû prouver qu'ils n'avaient pas dépassé la limite de manœuvre et que c'était bien l'isolation qui se situe au mauvais endroit par rapport à la limite de manœuvre... Du côté d'Infrastructure, il a été confirmé que de tels cas ne sont pas considérés comme étant des cas de signaux en tant que tels. Du côté des PEX, aucune recommandation à ce sujet n'a été émise.

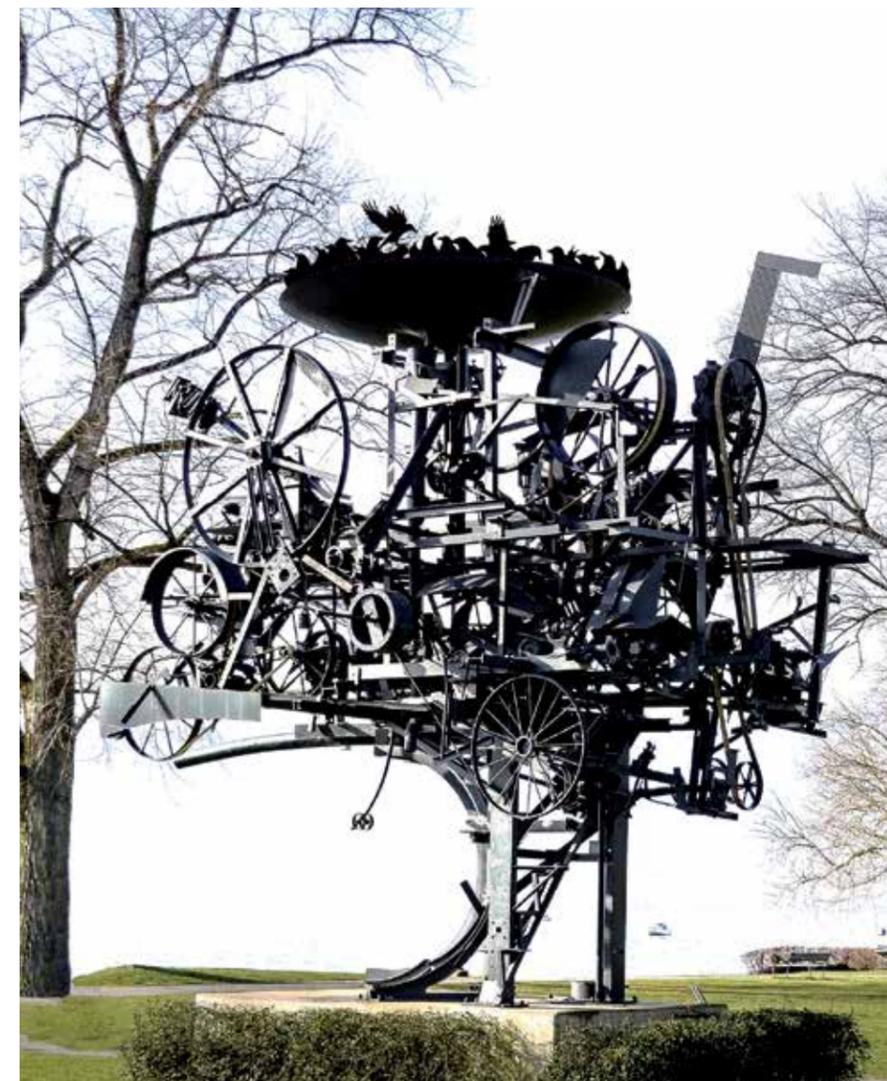
CFF Infrastructure a également affirmé que les installations concernées par cette problématique allaient soit être démantelées, soit être modifiées via l'installation de signaux d'arrêt de manœuvre placés avant le début de ces isolations problématiques. Cependant, une tolérance de +/- 5m sera toujours considérée comme étant acceptable, avec les éventuelles conséquences que cela pourra avoir sur le personnel des locomotives... ➔

Évaluation de la réorganisation WEP+

Le programme de réorganisation mis en application en avril 2019 sous le nom de « développement du trafic voyageurs (WEP) » montre des lacunes fondamentales dans sa structure organisationnelle. C'est pourquoi il a déjà été remplacé, après une année, par le programme suivant « WEP+ ». Raoul Müller, comité VSLF CFF-P

Ce qui était annoncé comme la plus grande restructuration depuis la divisionnalisation intervenue en 1999, s'est avéré être un remède de cheval immature avec des processus inaboutis. A la base, les objectifs du WEP qui prévoyaient un amincissement des structures et une définition claire des compétences, étaient louables. Toutefois, des processus avérés et des pratiques fonctionnelles ont été supprimés pour être remplacés ou réorganisés arbitrairement par endroits. Par exemple, jusqu'à aujourd'hui on n'a pas réussi à déterminer qui est compétent pour effectuer un tout posé le jour d'après, alors que la répartition à court terme termine son service à 16 heures. Particulièrement lorsque le tour suivant se situe après des jours de congé. La logique opérationnelle lacunaire de WEP se fait aussi remarquer dans le fait que durant une longue période, les nouveaux échelons hiérarchiques créés n'étaient pas conscients de leur véritable mission de travail et ignoraient les compétences ainsi que les responsabilités qui étaient liées à leur poste.

C'est ainsi que nous n'avons que peu été surpris lorsqu'on nous a annoncé ce printemps que la réorganisation WEP allait déjà être remplacé par le programme de substitution WEP+ avec des slogans tels «renforcement du chemin de fer» et «maîtrise du chemin de fer». Le démantèlement de l'ancienne unité organisationnelle «Opérations» avait déjà commencé. Les différents secteurs d'activité ont été placés directement sous la responsabilité du responsable du trafic voyageurs. Le département Asset-Management est réparti dans ses différents domaines de compétences. A long terme, il est prévu de répartir les structures de CFF P dans un secteur «Marché» et un secteur «Production». Bien que cela puisse donner l'impression d'une complexité organisationnelle et administrative, ces nouveaux départements devront s'accommoder d'un personnel plus réduit. En outre, nous y voyons un certain avantage dans le fait que les deux organisations qui vont être créées et qui ont des domaines de travail très semblables seront à nouveau réunies sous un même toit et que des interfaces qui ont été démantelées il y a de nombreuses années, lors de la divisionnalisation, seront à nouveau rétablies. Nous sommes confiants dans le fait qu'une unité organisationnelle sera créée



«Heureka» de Jean Tinguely

avec cette réorganisation du trafic voyageurs des CFF, unité au sein de laquelle les compétences et les responsabilités seront clairement définies. En outre cela constitue un pas important et juste en définissant les appartenances significatives et en regroupant les domaines d'activités voisins. Il s'agit cependant de mettre ce projet en application de manière cohérente et d'évaluer tous les petits jardins personnels issus du passé. Les nouveaux processus sont à mettre en place sur la base d'une logique opérationnelle. Les processus qui fonctionnent doivent en outre pas être remis en question continuellement et remplacés par d'autres. Il existe un énorme potentiel d'optimisation dans des secteurs tels que la répar-

tition, la planification, la formation et la conduite. Il y a lieu ensuite d'évaluer, dans un deuxième temps, si les domaines opérationnels de CFF Infrastructure, nécessitent des interfaces plus approfondies avec le nouveau domaine « Production ». Nous regretterions profondément que le programme WEP+ soit relégué au rang de farce, comme ses nombreux prédécesseurs, en redistribuant simplement les sphères de conduite diluant les compétences ainsi que les responsabilités. Une personne qui tape de mains sous un arbre pour en voir les oiseaux s'envoler en constitue la parfaite illustration. Et lorsque tous les oiseaux sont retournés se percher sur une branche, les choses reprennent leur cours comme avant. ➔



Photo: Markus Leutwyler

Signalisation sur les voies

Pendant des années, tout ce qui concerne les chemins de fer a été remis en question et examiné pour voir s'il était possible de le rendre nouveau et meilleur. La devise étant « le neuf, c'est mieux ». Apparemment, il y a un manque de travail et d'implication personnelle. *Groupe technique VSLF*

Trop souvent, des solutions de substitution à moitié élaborées sont mises en œuvre avec des économies à court terme, ce qui entraîne des problèmes et, par conséquent, des coûts supplémentaires. Les corrections sont généralement difficiles et coûteuses, mais elles ont « l'avantage » de générer encore plus de travail. Sur la base de ce système, diverses personnes s'occupent d'une grande variété de questions, indépendamment d'un savoir-faire ferroviaire minimal.

Indicateur de déclivité

Cet automne, l'idée est venue d'omettre les indicateurs de déclivité. La glorieuse idée étant de faire rimer dans ce cas omettre à économiser. Les indicateurs de déclivité sont des outils importants pour s'appropriier le tronçon en détail, car la déclivité a une grande influence sur le comportement du train. Les indicateurs de déclivité sont donc la base d'une conduite sûre, économe en énergie et confortable. Ils sont également d'une importance élémentaire pour assurer les trains contre la dérive. La mise en place de ces panneaux est gérable et présente un bon rapport coût-bénéfice.

Indicateurs de déclivité



Image : début ou modification d'une rampe

Signification : le nombre écrit en grand indique la rampe en ‰. Le nombre écrit en petit indique la longueur en mètres de la rampe correspondante.

En contraste complet avec les nombreux panneaux de point d'arrêt prévus dans les gares.

Nous espérons que les spécialistes apporteront un soutien suffisant pour contrer cette idée néfaste. Quiconque a déjà conduit des trains connaît la valeur des indicateurs de déclivité.

Panneaux kilométriques

Depuis le début du chemin de fer, les points kilométriques des tronçons sont indiqués sur des panneaux comprenant kilomètres et hectomètres. Tous les cent mètres, il y a un panneau avec l'hectomètre parcouru au

bord de la voie et tous les kilomètres complets, un panneau ou une pierre marquant le kilomètre.

L'avantage de cette signalisation est (ou était) qu'elle est très bon marché et qu'après deux panneaux, il était possible de voir si les kilomètres sont ascendants ou descendants. Chaque conducteur de train connaît par cœur les nombres les plus importants de secondes qui passent entre deux panneaux à des vitesses différentes (par exemple 9s à 40 km/h, 6s à 60 km/h, 4s à 90 km/h, 3s à 120 km/h). Grâce à ces valeurs, un train peut être conduit en toute sécurité même si l'affichage de la vitesse ne fonctionne pas. Cependant, le plus important est de savoir de manière fiable quand le train a dépassé les seuils de vitesse. Par exemple, après six panneaux hectométriques, l'extrémité d'un train de 600 m de long a passé le seuil de vitesse et le train peut être accéléré.

Il y a une vingtaine d'années, on est passé à des panneaux sur les mâts de caténaire. Le seul avantage, au mieux, est la visibilité. Cependant, il y a les inconvénients que les

chiffres au mètre près ne peuvent pas tous être déchiffrés à grande vitesse et qu'il faudrait calculer la distance entre eux (15 3 74 à 15 3 15 = 59 mètres).

Dans le cas de mouvements de manœuvre en pleine voie, un point kilométrique n'est plus autorisé comme cible, probablement parce que les panneaux au mètre près ne peuvent pas être utilisés en ayant l'assurance de les trouver de manière fiable la nuit et dans le brouillard.

Le point le plus négatif de la signalisation avec des panneaux sur la caténaire est le coût. Entre Genève et Lausanne, par exemple, il faut installer 1'723 planches pour les 60,3 km avec une distance entre les mâts de caténaire d'environ 70 m et des deux côtés ! En outre, chaque panneau a un nombre de mètres unique et doit être créé comme une production unique. Il faut encore ajouter le montage.

Des coûts aussi élevés pour un système de signalisation moins bon que le système classique n'ont aucun sens. Sauf qu'ils génèrent du travail. Le fait qu'en même temps les indicateurs de déclivité doivent être supprimés pour des raisons de coût n'a aucun sens.

Ici aussi, la règle est la suivante : réfléchissez d'abord et demandez aux vrais experts, c'est-à-dire aux utilisateurs ! ➤



Photos :

☒ Production individuelle d'un panneau kilométrique assemblée à Brugg, minutieusement poinçonnée sur les deux faces.

☒ Panneau hectométrique dans une prairie fleurie près de Murg, à 21,1 km de Sargans.

☒ Panneau kilométrique 15 3 74 entre St-Prex et Morges. Chaque mât est équipé d'un panneau kilométrique. Au-dessus, un indicateur de déclivité altéré par les intempéries qui fait savoir que la voie est sans déclivité sur 870 m.

☒ Indicateur de déclivité à l'entrée de Lausanne. Sur un mètre, la rampe est de 120 ‰. (A l'arrière-plan, on peut voir un indicateur kilométrique classique. Nous nous trouvons à 900 mètres du kilomètre 0 qui se trouve en gare de Lausanne)

Réduction de moitié du temps

Les dispositions d'exécution de l'Ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) ont été partiellement révisées et sont entrées en vigueur le 1.11.2020. *Groupe technique VSLF*



Signaux à Rafz

Dispositions d'exécution sur l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/droit/bases-legales-prescriptions/de-ocf.html>

CFF Infrastructure se plaint depuis longtemps du problème de la visibilité des signaux principaux, car les 6 ou 10 secondes ne pouvaient pas (ou ne voulaient pas) être toujours respectées.

Le règlement a maintenant été adapté, ce qui permet de se conformer plus facilement à celui sur les infrastructures. Pour le personnel des locomotives, il s'agit d'une complication ou d'une exigence supplémentaire pendant la marche. Ceci serait apparemment acceptable, et la raison invoquée est "l'objectif d'une plus grande flexibilité, sans compromettre la qualité de la reconnaissance des informations par les mécaniciens". Une belle description de la détérioration de la qualité de la reconnaissance des informations par les conducteurs de train, qui est passée de 10 à 5 secondes. On peut supposer que les nouvelles prescriptions seront joyeusement mises en œuvre dans les programmes informatiques d'implantation des signaux et largement exploitées.

Si les spécifications ne peuvent pas être respectées, la plate-forme Signalisation Infra CFF - ETF décide des exceptions, ou les signaux seront simplement mis en place. Il n'y a aucune possibilité d'intervention de notre part.

La question demeure de savoir qui représentera les intérêts légitimes des utilisateurs qui subissent une détérioration. Et plus intéressant encore, celle de savoir qui a soumis le changement.

Notes explicatives des modifications des DE-OCF du 1.11.2020

Les exigences relatives à l'implantation des signaux sont en cours de révision dans le

but d'une plus grande flexibilité, sans compromettre la qualité de la reconnaissance des informations par les conducteurs de train.

Le nouveau paragraphe 2.3.1 réduit les temps minimaux de vision des signaux qui ne peuvent indiquer que l'arrêt ou des images d'exécution.

Au point 2.3.1, la valeur fixe de 10 secondes n'est plus spécifiée. Pour l'identification non ambiguë des signaux, la reconnaissance simultanée de ceux de toutes les voies peut être nécessaire pour les tronçons à plusieurs voies. Dans ce cas, le temps de vision du signal est augmenté en conséquence. ➤

Dispositions der DE-OCF Art. 39.3.b:

2.3 Le conducteur de véhicule moteur doit pouvoir voir, pendant au moins 6 secondes, les informations des signaux principaux et des signaux avancés ainsi que des feux de contrôle pour installation de passage à niveau.

2.3.1. Ancienne réglementation 1.7.2016:

S'il y a un risque de confusion sur des voies parallèles, quant à l'attribution d'un signal à une voie, le conducteur de véhicule moteur doit pouvoir voir les signaux principaux et les signaux avancés pendant au moins 10 secondes.

2.3.1 Nouvelle réglementation 1.11.2020:

Dans le cas de signaux avec annonce préalable de vitesse, le temps minimum de visibilité peut être réduit d'une seconde si seules les images d'arrêt ou d'exécution peuvent être présentées.

Suppressions de trains

Les suppressions de trains sont une cause directe de la mauvaise planification de ces dernières années. Aux CFF, une nouvelle manière de penser est nécessaire.

Communiqué de presse du VSLF, le 14 septembre 2020

Suppression de trains systématiques

La pénurie actuelle de personnel des locomotives n'est pas une surprise, elle était prévisible depuis plusieurs années déjà. Plutôt que de corriger les évidentes erreurs de planifications de ces dernières années, du temps et de l'argent a été investi afin d'arrondir les angles de certaines statistiques et de combattre quelques symptômes des plus flagrants. Des corrections de fond, qui auraient pour conséquence de pouvoir garantir une exploitation ferroviaire stable à long terme ne sont toujours pas en vue.

Cette manière de penser à court-terme a par exemple pour incidence une formation incomplète du personnel des locomotives, ne lui permettant pas de rouler tous les véhicules et/ou toutes les lignes d'un lieu de service donné. Ceci fait drastiquement baisser la productivité dudit personnel et affaiblit l'efficacité des CFF.

La confiance aveugle en certaines nouvelles technologies – avec lesquelles, assez paradoxalement d'ailleurs, le personnel doit se débattre car elles fonctionnent de manière peu optimale – ont également participé à emmener l'entreprise dans la situation dans laquelle elle se trouve à l'heure actuelle. Le fonctionnement du nouveau programme de planification du personnel SOPRE, qui aurait dû permettre de planifier une bonne partie des prestations de manière autonome, doit toujours être supervisé par une grande quantité de personnel - entre autres des mécanicien.ne.s de locomotive, manquants à l'heure actuelle à l'avant de certains convois - afin qu'une qualité de planification minimale puisse être garantie. De plus, les rêves d'automatisation, pourtant financés à coups de centaines de millions de francs, se sont envolés car techniquement complexes et n'apportant quasiment aucune plus-value sécuritaire. Un des effets de cette grande campagne marketing concernant l'automatisation future des trains aura cependant été de décourager bon nombre de candidats potentiels à s'engager dans la profession.

Toutes ces raisons, en plus de la réorganisation de l'unité CFF Voyageurs en 2019, ayant créé une unité comportant de grosses lacunes dans l'optique de la mise en place d'une production ferroviaire efficiente, ont contribué à la situation actuelle dans laquelle 2% des trains à l'horaire ne peuvent plus être produits et doivent par

conséquent être supprimés. Entretemps et toujours en raison de ladite situation au niveau du personnel, les CFF font jour après jour les gros titres car l'incompréhension de la population, des pouvoirs publics et des commanditaires est totale. Il est encore à noter que même sans le Covid-19, la situation aurait été intenable pour les CFF. En effet, il aurait été impossible de produire toutes les prestations estivales supplémentaires, liées par exemple aux matchs de foot, aux festivals et autres événements spéciaux du genre.

Le VSLF aimerait tout de même souligner que la décision de réduire l'offre a été la bonne, cela pour la protection de la santé des travailleuses et travailleurs ainsi que pour la sécurité. Comme le dit lui-même le CEO des CFF, Vincent Ducrot, "nous ne sommes pas des magiciens" et il convient de s'armer de patience avant d'envisager un retour à la normale.

Enfin, la réduction de l'offre ainsi que les problématiques liées au Covid-19 vont avoir des conséquences financières certaines pour les CFF à long-terme.

Défis pour les CFF et son personnel

Nous sommes conscients de la situation précaire dans laquelle nous nous trouvons. Malgré les comptes de temps à la limite de l'explosion d'une grande partie du personnel, nous avons - de concert avec d'autres catégories professionnelles en charge de l'exploitation - garanti un service public de qualité même au plus fort de la crise sanitaire, sans réellement savoir les risques auxquels nous nous exposons pour ce faire et sans matériel de protection adéquat. Le personnel qui avait des vacances planifiées à ce moment-là a également pris ses vacances sans broncher, alors même qu'il était impossible de vraiment en profiter pendant la durée du semi-confinement. Une partie non-négligeable du personnel s'est même proposée de venir conduire des trains en cas de besoin pendant ses vacances.

C'est pour toutes ces raisons qu'il faut une bonne fois pour toutes s'occuper des réels problèmes systémiques auxquels sont confrontés les personnels en charge de l'exploitation. Les mots d'excuses et garanties pour un retour à la normal dans le courant de l'année prochaine ne suffisent plus. En effet, ces prévisions très optimistes sont exactement une partie du problème que nous a mené à la situation

actuelle que nous connaissons tous. De réelles solutions sont nécessaires si la volonté est vraiment de ne plus avoir à subir ce type de désagréments à l'avenir.

Nous sommes, en tant que syndicat du personnel des locomotives, prêts à aider les entreprises à se sortir des mauvaises situations financières et d'effectifs dans lesquelles elles se trouvent afin qu'un service public de qualité puisse continuer à être offert à la population à l'avenir. Nous nous engageons par exemple de toutes nos forces dans le cadre de la mise sur pied d'une nouvelle formation de base pour le personnel des locomotives de CFF Voyageurs, afin que celle-ci corresponde à nouveau aux réels besoins de l'entreprise une fois qu'elle est terminée avec succès par les aspirantes et aspirants mécanicien.ne.s. En effet, le retour à un personnel que l'entreprise peut à nouveau réellement engager de manière polyvalente en plus d'une politique de recrutement plus efficiente sont un des points clés pour l'avenir des CFF.

C'est seulement avec un travail varié et un personnel aux connaissances de lignes et de véhicules multiples que les entreprises - CFF, sociétés filles et partenaires de production - pourront continuer à faire fonctionner le système ferroviaire de manière efficiente sans que cela n'engendre de coûts trop importants pour ceux qui le financent. Cela pourrait même - qui sait - avoir une incidence positive sur la satisfaction des mécanicien.ne.s de locomotive et faire baisser les fluctuations à court-terme de besoins en personnel.

Pour ce faire, les structures actuelles, beaucoup trop spécifiques et ayant pour effet une dilution des responsabilités de leurs personnels respectifs, doivent être repensées. De plus, il est clair que nous ne serons pas de la partie en cas de programmes d'économies à court-terme, qui auraient un effet désastreux sur le personnel des locomotives et la situation de ses effectifs.

Détection des causes et améliorations

L'attractivité du travail de mécanicien.ne de locomotives est un des facteurs clés pour le recrutement des aspirant.e.s et doit, en tout cas du côté des entreprises, redevenir un sujet de préoccupation essentiel.

Depuis des années, aucune augmentation salariale digne d'être mentionnée n'a eu lieu. Une.e mécanicien.ne de locomotive expérimenté.e ne gagne au jour d'aujourd'hui rien de plus qu'il y a 15 ans. Cela, mis en relation à l'évolution du pouvoir d'achat, ne correspond même pas à une stagnation du niveau salarial, malgré une nette complexification du métier.

La progression salariale des jeunes mécaniciennes et mécaniciens est également bien plus longue aux CFF que dans d'autres

entreprises, ce qui a comme conséquence de nombreux départs.

De nombreux programmes informatiques à la finalité plus que douteuse tout comme des restructurations sans analyse précise de la conséquence de celles-ci sur certains postes-clés ne peuvent être compensés que par une dilution du respect de certaines obligations légales en matière de planification et de temps de travail. Cela a des conséquences parfois gravissimes sur la vie privée et sociale des personnels concernés, déjà fortement entravées par des heures de travail irrégulières.

Cela a pour conséquence une insatisfaction toujours grandissante chez le personnel des locomotives, qui cherche bien souvent d'autres perspectives professionnelles lorsqu'il est jeune et tente de se mettre en pension le plus rapidement possible lorsqu'il est plus âgé.

Besoin rapide de transformations

Au risque de nous répéter : le manque actuel de mécaniciennes et de mécaniciens de locomotive n'est pas une surprise. Les erreurs de planification étaient évidentes et ont été dénoncées par nos soins depuis de nombreuses années déjà. Malheureusement, les idées et propositions de solutions que nous soumettons aux CFF ne sont pas prises en compte par une entreprise à l'appareil bureaucratique très conséquent et bien souvent assez peu enclin à suivre les recommandations du personnel de terrain. Aussi longtemps que le personnel des locomotives des CFF sera vu comme un facteur de coûts et de problèmes, les prérequis de base pour une amélioration de la situation ne pourront pas être mis en place.

Avec un peu de recul, nous regrettons ne pas avoir plaidé de manière plus énergique encore pour un recrutement plus conséquent de mécanicien.ne.s de locomotive. Cette situation nous aura au moins permis d'apprendre à être moins enclins à accepter de mauvais compromis et à nous battre de manière plus ciblée contre de futures évolutions que nous ne jugerions pas aller dans la bonne direction. C'est bien ce que nous devons, en tant que syndicat du personnel des locomotives, non seulement à nos collègues et membres mais également à nos clients.

Finalement, nous espérons qu'une transformation pourra avoir lieu au sein des CFF, afin que les tâches essentielles de cette entreprise deviennent à nouveau également sa priorité. Dans ce cas et seulement dans ce cas, nous continuerons à partager notre savoir-faire ferroviaire tout comme notre loyauté avec elle, pour le bien du service public.

Plus de 2'100 mécanicien.ne.s de locomotive sont syndiqué.e.s auprès du VSLF en Suisse.

Problèmes d'odométrie ETCS

À la suite des incidents liés à la sécurité concernant la mesure de la distance (odométrie) en ETCS Level 2, il a été tenté de résoudre les lacunes en matière de sécurité en donnant des instructions supplémentaires au personnel. Groupe technique VSLF



Les problèmes de mesure de la distance se manifestent par le fait que l'autorisation de mouvement CAB est constamment réajustée par le calculateur. Cela signifie que la fin de l'assentiment avance et recule. Selon la réglementation, cela doit être observé par le mécanicien pendant la marche sur une zone

Fin juin 2019, un train de marchandises avec une locomotive Re420 à sa tête a reçu à tort un assentiment sur la ligne ETCS L2 Lausanne-Ville neuve, alors qu'il n'avait pas la voie libre. Un incident similaire s'était produit avec un train d'extinction et de secours en avril 2019 près de Flüelen. Dans les deux cas, les CFF ont immédiatement sorti du roulement les véhicules concernés.

L'analyse a montré que les incidents étaient dus à une combinaison de plusieurs facteurs. Lors de la maintenance aux CFF, des réglages incorrects avaient été effectués sur les véhicules, ce qui les empêchait de déterminer leur position exacte. Des paramètres d'odométrie incorrects (angles de mesure et coefficients radar modifiés après maintenance) avaient été introduits dans la Re 420, ce qui a entraîné une grande imprécision de la localisation (intervalle de confiance).

Ni les systèmes embarqués ni les systèmes de sécurité au long de la ligne n'ont réagi à cette erreur. La combinaison de ces faits a conduit à ce que les véhicules se soient vu accorder à tort la voie libre pour la position envoyée. Mais en fait, les véhicules étaient loin de cet endroit.

de l'écran mesurant seulement 5x10 cm. Cela devrait être clairement visible lorsque l'on roule à vitesse réduite. Une autre indication que l'on devrait trouver est que l'affichage de la distance restant à parcourir s'écarte sensiblement (>100m) de la distance réelle par rapport au signal d'arrêt ou de position ETCS correspondant. La comparaison constante de l'affichage de la distance à parcourir avec l'emplacement réel du signal est en contradiction avec la philosophie du Level 2 de l'ETCS selon laquelle les informations pertinentes sont affichées à l'écran. Dans l'ensemble, il s'agit d'une approche quelque peu fataliste pour compenser les erreurs du système, et on peut également se demander si elle est fiable à des vitesses élevées allant jusqu'à 200 km/h.

L'ETCS ne peut pas garantir le plus haut niveau de sécurité ferroviaire en Europe, car il est évidemment toujours possible que des véhicules sortent d'entretien en présentant des erreurs d'odométrie.

Le fait que le mécanicien de locomotive puisse contourner l'ensemble du système de contrôle de la marche des trains ETCS en appuyant une fois sur une touche à l'écran est aussi bien connu et montre la vulnérabilité du système dans son ensemble. De nouveaux processus sont ainsi constamment définis pour maîtriser tous les états de fonctionnement. Les nombreux règlements de l'ETCS et les spécificités des lignes et des véhicules engendrant un nombre conséquent de prescriptions supplémentaires ne sont plus gérables, et encore moins leur contenu. Et ils devraient être connus par cœur. Les checklists sont de plus en plus utilisées pour tenter de maîtriser les processus.

Ce n'est probablement pas pour rien que les CFF ont déclaré à la presse que "les processus ETCS - L2 sur la ligne Rail 2000 sont complexes".

Mécanicien de locomotive pour les nuls : appuyez sur le bouton.

Conduite automatique des trains : Siemens Mobility et les CFF mènent des essais en Suisse, 09.05.2020. <https://www.youtube.com/watch?v=ep4GDzERKHc&feature=youtu.be>. Groupe technique VSLF



Photo: Markus Leutwyler

Vidéo YouTube

"En janvier 2020, des courses d'essai qui font passer la conduite autonome à un niveau supérieur en termes de confort de conduite, de ponctualité et de précision des arrêts ont été réalisées ...

Le système ATO permet une entrée régulière et rapide en gare et dispose d'une précision d'arrêt de l'ordre du centimètre, conformément aux spécifications des horaires ...

Dès que toutes les conditions requises par le système sont remplies, le conducteur du train lance l'ATO en appuyant sur un bouton ...

En cas de retard, le train circule à la vitesse maximale autorisée".

Remarque du groupe technique VSLF :

Le conducteur du train est toujours dans la cabine de conduite et doit appuyer sur la pédale de l'homme mort, de sorte que si le système tombe en panne, quelqu'un en porte toujours la responsabilité. Bien entendu, cela ne permet pas d'économiser de l'argent et l'investissement ne génère pas de profit. Sauf que, selon les fabricants, l'ordinateur Siemens peut fonctionner mieux qu'un mécanicien et ce par tous les temps...

Déjà lors des essais nocturnes du SOB, il est dit que l'humain doit freiner si le train menace de dépasser le bout du quai ou un signal d'arrêt.

Il y a au moins une chance de trouver davantage de candidats à la formation de

conducteur de train, car l'ennuyeuse pratique de conduite est remplacée par "une simple pression sur un bouton".

Réponse des CFF COM SR4.0 à une demande du VSLF au sujet de la vidéo « ATO » sur You-Tube

Le système d'assistance utilisé pour cet essai provient d'un module matériel produit par Siemens, qui peut être installé temporairement dans un train d'essai (Flirt de Stadler Rail). Siemens a déjà produit une vidéo en rapport avec ces essais en 2018 et l'a présentée à Innotrans en présence de spécialistes des CFF. Dans le cadre de nouveaux tests, Siemens a mis à jour et republié les enregistrements et la vidéo.



Photo: Website Siemens ATO

Le programme industriel Smartrail 4.0 réalise des projets pilotes dans le cadre du sous-programme ATO (Automatic Train Operation) afin de déterminer le potentiel des possibilités d'automatisation en soutien du personnel des locomotives. Depuis 2018, les CFF effectuent des essais sur la ligne équipée de l'ETCS Level 2 Lausanne - Villeneuve, où le mécanicien de locomotive passe le relais au "pilote automatique". Ces tests examinent l'applicabilité des normes européennes actuellement prévues (Technical Specifications for Interoperability - TSI) sur le réseau ferroviaire suisse. Dans un premier temps, des projets de normes de communication entre le véhicule et les équipements au sol ont été testés pour leur compatibilité au Level 2 de l'ETCS aux CFF. Des essais ont maintenant été réalisés avec d'autres projets de normes dans le domaine des équipements embarqués. Ces tests sont indispensables pour s'assurer que les normes européennes sont également applicables sur le réseau suisse et garantir ainsi l'interopérabilité. Les aspects humains, technologiques et organisationnels, c'est-à-dire la manière dont le personnel des locomotives peut réagir aux systèmes d'assistance, sont également examinés lors de tous les essais. L'exploitation commerciale (avec des passagers) n'est actuellement pas prévue.

Vincent Ducrot en interview dans le journal SEV d'août 2020 :

« Les CFF ont établi que l'ETCS Level 2 est coûteux et n'est techniquement pas encore assez stable. Il contient encore quelques erreurs. ... Pour des lignes conventionnelles comme Villeneuve - Lausanne, ce n'est pas la technologie dont nous avons besoin. »

Chemin de fer. Coup de frein pour le digital ?

Interpellation de la Conseillère nationale Doris Fiala, groupe libéral-radical PLR. Date de soumission : 22.09.2020, état des lieux : pas encore discuté au Conseil. Hubert Giger, Président VSLF

Texte soumis:

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes :

1. La Suisse possède le réseau ferroviaire le plus dense d'Europe. Pouvons-nous donc nous permettre de ne pas prendre les devants en matière de digitalisation ?
2. Le programme industriel Smartrail 4.0 (<https://www.smartrail40.ch>) promet des économies annuelles de 450 millions de francs suisses. Le Conseil fédéral considère-t-il ce chiffre comme réaliste et comment ces économies pourraient-elles être réalisées autrement si "Smartrail" ne se concrétise pas ?
3. Le programme industriel Smartrail 4.0 parle d'une augmentation des capacités allant jusqu'à 30 %, d'une économie de 450 millions de francs suisses et d'une augmentation de la disponibilité des installations allant jusqu'à 50 %. Combien cela vaut-il et comment une augmentation de capacité similaire pourrait-elle être obtenue si "Smartrail" est abandonné ?
4. Jusqu'où va le rôle de l'OFT en tant qu'autorité de surveillance et quelles sont les libertés des entreprises ferroviaires par rapport aux technologies choisies ?
5. A quelle date peut-on s'attendre à des trains sans conducteur en Suisse ?
6. Les craintes qu'en raison de l'échelonnement et du compartimentage des projets, il puisse résulter des ruptures de système et aucun programme global ne sont-elles pas justifiées ?
7. Selon les chercheurs en sécurité, les trains d'aujourd'hui peuvent facilement être piratés, ce qui doit également être considéré comme une nouvelle forme de risque terroriste. Comment s'assurer qu'un niveau plus élevé de cybersécurité sera garanti à l'avenir ?
8. Comment s'assurer que les 194 trains mis au concours par les CFF, Turbo et Regio Alps - pour une valeur totale de 1,5 milliard de francs suisses - répondront à des normes de cybersécurité plus élevées ?

Motivation

- JUSTIFICATION 2024. Financement : il est indiqué qu'un maximum de 870 millions de francs suisses devrait être réservé à la numérisation dans le programme industriel Smartrail 4.0.

- Si l'on lit OFT News n° 81 de juillet 2020 (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/bav-news/ausgaben-2020/bav-news-juli-2020/artikel-3.html>) ainsi que l'interview de V. Ducrot dans la Schweizer Eisenbahn Revue de juillet 2020, on a l'impression que le programme sectoriel Smartrail 4.0 va être massivement ralenti/retardé. Les risques élevés liés à la digitalisation sont cités comme raison. Cela contraste avec les économies annuelles de 450 millions de francs suisses dans un système actuel qui dévore toujours plus d'argent. Dans ce contexte, la digitalisation et la modernisation du système ferroviaire semblent être sans alternative.



Doris Fiala

Lettre à Doris Fiala

Zurich, le 2 Octobre 2020

Votre interpellation au Parlement sur la digitalisation des chemins de fer suisses / notre évaluation du sujet

Chère Madame Fiala,
Nous avons étudié avec intérêt votre interpellation du 22 septembre 2020. Vous évoquez à juste titre les possibilités de digitalisation dans le domaine ferroviaire, et aussi les frais encourus. Nous traitons ce sujet de manière approfondie depuis des années et nous considérons les décisions de l'OFT de tirer la prise dans divers domaines comme correctes et orientées vers l'avenir. En fait, nous sommes confrontés à un véritable problème, puisqu'il y a des coûts importants, mais qu'il n'existe pas de solutions adaptées aux chemins de fer et ce à l'échelle européenne.

La plupart des idées et des visions sont techniquement instables, ne se prêtent pas à une utilisation pratique et présentent des coûts extrêmement élevés. Il n'y a là aucun profit pour les chemins de fer.

Nous vous prions de trouver ci-joint des documents pour une description plus détaillée du problème, en particulier les déclarations du Dr Peter

Füglister, directeur de l'OFT, dans notre magazine LocoFolio et celles de Vincent Ducrot, CEO des CFF, dans une interview donnée à la Schweizer Eisenbahn Revue. Elles contiennent des déclarations fondamentales auxquelles nous pouvons, en tant que représentants de plus de 2 000 mécaniciens de locomotive en Suisse, totalement nous rallier.

Par ailleurs, c'est le battage médiatique autour de la digitalisation de ces dernières années par Andreas Meyer et par toute l'industrie, qui dissuade les jeunes d'accéder à notre profession et contribue ainsi à la pénurie de personnel. C'est une évolution très regrettable, que l'industrie elle-même a créée. L'impact sur la Suisse, jusqu'à maintenant leader dans le monde en matière de chemin de fer, est grave et honteux.

Chère Madame Fiala, pour de plus amples informations ou pour approfondir le sujet, nous sommes à votre entière disposition. N'hésitez pas, ce sera avec plaisir.

Nous vous remercions vivement pour votre engagement en faveur de la Suisse au sein du Parlement.

Meilleures salutations,

Hubert Giger
Président du VSLF

Sans passagers et de nuit dans la région du Toggenbourg

L'article au St. Galler Tagblatt d'octobre 2019 décrit les débuts du test sur le terrain du SOB avec des trains automatisés : à partir de décembre 2019, l'essai sur le terrain de trains automatiques du Südostbahn va commencer. *Stephan Gut, Président section Ostschweiz*

L'automatisation est justifiée par la nécessité de pouvoir faire face aux perspectives de trafic calculées par la Confédération, qui prévoient une augmentation de 51 % de l'utilisation des transports publics d'ici à 2040. Le SOB assume le rôle de testeur industriel pour les CFF, le BLS, le RhB et l'Union des transports publics. Officiellement, le déploiement à l'échelle industrielle des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes était prévu à partir de 2025. L'opération pilote est financée par l'Office fédéral des transports à hauteur de 16 millions de francs suisses.

Vous trouverez ci-dessous quelques extraits de l'article et quelques réflexions sur ceux-ci à la perspective actuelle :

À l'avenir, grâce à la numérisation, les conducteurs de train devraient être davantage soutenus dans leur travail par des informations supplémentaires sur la situation du trafic et par des systèmes d'assistance au pilotage automatique. Cela devrait permettre aux trains de se croiser sans conflits, malgré un resserrement des sillons pouvant atteindre 30 %.

Jusqu'à présent, aucun effet positif de l'automatisation sur la capacité des sillons n'a été mesuré. Au contraire : dans le domaine du Level 2 de l'ETCS, les capacités sont réduites de 10% et dans le Level 1 LS avec

BL3, un temps précieux est perdu en raison d'entrées plus lentes dans les nœuds ferroviaires. En outre, dans les systèmes complexes, le mécanicien de locomotive doit prendre en charge le contrôle du train, car le système est surchargé et ne peut garantir la sécurité. Les entrées plus lentes résultent de la surveillance de la vitesse par le système, qui ne détecte plus de point but précis. Si cette vitesse basse dite de libération est maintenue, le système n'intervient qu'au signal ou même pas du tout lorsque le train circule en direction d'un butoir.

Les systèmes de métro sont depuis longtemps devenus autonomes : dans l'industrie automobile, tout le monde parle de conduite autonome. Les chemins de fer le démontrent depuis des années : les trains non accompagnés [ndlr : d'un mécanicien] circulent depuis longtemps dans des systèmes fermés comme un métro.

C'est vrai, mais les principes essentiels de la conduite de trains non accompagnés sont systématiquement ignorés. Ces rames de métro circulent en service régulier sur leurs propres voies, sans intersection, avec des véhicules et des vitesses homogènes. Ce système n'est pas facilement adaptable à l'exploitation mixte sur le réseau à écartement normal avec des trains de marchandises, régionaux et longue distance, ainsi qu'aux

vitesses changeant en permanence en raison de la topographie ou du tracé des voies.

Le GoA 2 n'est pas encore un train fonctionnant de manière autonome, seuls le GoA 3 (fonctionnement autonome avec accompagnateur dans le train en cas d'urgence) et le GoA 4 (train sans personnel) répondent aux critères. Le GoA 2 n'est qu'une intervention partielle dans la conduite du train sans aucune revendication de responsabilité. Il est peu probable que le GoA 2 serve ne serait-ce que d'étape intermédiaire, car des mesures structurelles seraient essentielles pour une étape ultérieure.

Le SOB recherche 70 conducteurs de train pour se lancer dans le secteur du trafic grandes lignes. Ivo Abrach déclare : "J'ai été surpris que nous ayons trouvé suffisamment de personnel au début de l'année, malgré l'automatisation annoncée de la cabine de conduite".

Les problèmes de recrutement dus à l'automatisation annoncée ont donc été connus très tôt par les responsables. Ils étaient même convaincus que la profession de mécanicien de locomotive aurait des exigences moins élevées dans un avenir très proche, de sorte qu'il a été recommandé de mettre l'accent sur le service à la clientèle plutôt que sur la conduite du train en tant que telle. ➤

Exercice au simulateur dans le cadre du pilote ATO du SOB

Dans le cadre du projet pilote ATO, le Südostbahn étudie les effets sur le personnel lors de l'exploitation de trains automatisés sous la responsabilité des mécaniciens (GoA2). *Stephan Gut, Président section Ostschweiz*

L'étude a été planifiée sur un simulateur qui propose plusieurs trajets dans trois différents degrés d'automatisation (GoA1 sans régulateur de vitesse, GoA1 avec régulateur de vitesse et GoA2). Dans chaque bloc de quatre heures, un parcours d'essai est effectué à plusieurs reprises, d'abord sans événements ni perturbations, puis avec.

Début octobre, j'ai été autorisé à participer à un tel test. Le tronçon d'essai était Arth-Goldau-Biberbrugg avec GoA 2 qui contrôle l'accélération, la conduite et le freinage.

Le démarrage (saisie des données), l'ouverture ou la fermeture des portes et l'essai d'efficacité du frein doivent être effectués manuellement par le mécanicien. En outre, le GoA 2 doit être réactif dans la gare de départ et après chaque action manuelle (c'est-à-dire aussi après un arrêt avec ouverture des portes). Le GoA 2 n'est pas responsable du respect de la sécurité ; celle-ci doit toujours être garantie par le mécanicien. L'étude est supervisée par le centre de compétence pour l'aviation ZHAW.

Expériences

Un freinage très tardif mais intensif jusqu'aux arrêts ou pour les seuils de vitesse ; en réalité, ce type de freinage serait absolument inconfortable pour les clients. On ne sait qu'au tout dernier moment si la machine engage le freinage ou non. Cela conduit soit à intervenir avec un freinage manuel, soit à prendre le risque et à faire confiance à la machine (sans possibilité de freinage manuel si la machine ne répond en fait pas).

Des bips permanents dans la cabine du mécanicien lorsque l'automate change quelque chose ; on s'y habitue et on finit par l'ignorer. Mais c'est une erreur, car les changements importants sont aussi annoncés par un "bip" !

Les affichages sont peu adaptés ; des informations insensées sur la vitesse avec la BL3 qui n'ont rien à voir avec la vitesse effective ou le prochain seuil de vitesse.

En appuyant sur la présélection du déverrouillage des portes en-dessous de 40 km/h, le système détecte une intervention manuelle et se déconnecte, interrompant ainsi le freinage automatique jusqu'à l'ar-

rêt ; ce qui n'est remarqué que lorsqu'il est trop tard.

Conclusion

Au moins au simulateur, une partie du système fonctionne : l'accélération-conduite-freinage strictement binaire sur des itinéraires très simples et sans in-



terférence des influences extérieures telles que les échanges de voyageurs, la météo, etc. Mais le problème est plus profond.

Au début, malgré des connaissances suffisantes, vous êtes assis comme sur des quilles, parce que vous ne conduisez pas le train vous-même, mais vous portez toujours la responsabilité si le système fait une erreur. Le stress est nettement plus élevé que si vous dirigiez vous-même le train.

Au bout d'un certain temps, l'ennui s'installe, la fatigue de la tâche de contrôle se fait sentir et cela n'est interrompu que lors de la desserte des portes lorsque le train s'arrête. Et avec cela s'ensuit une certaine indifférence, car le système accélère, conduit et freine le train.

Il est fatigant de vérifier constamment les mêmes "bips" non pertinents, comme de regarder une horloge pendant des heures et de réagir dans la seconde lorsque l'aiguille s'arrête. Cela conduit à l'inattention, et donc à un risque pour la sécurité. La rapidité de réaction diminue régulièrement. Les processus de travail ne se déroulent plus dans un "flux", la sensation du train disparaît. On ne sait pas comment le système réagit et on attend en permanence le point d'application (par exemple, l'engagement du freinage pour l'arrêt, les seuils de vitesse, etc.). Cela entraîne un stress permanent, qui peut être surmonté de deux manières : soit vous faites confiance au

système et vous vous penchez en arrière, soit vous reprenez vous-même le travail lié à la sécurité (freinage, etc.).

Le GoA 2 est un système qui ne peut que réagir aux changements, pas agir. Les problèmes d'adhérence ne se remarquent que lorsqu'il glisse lors du freinage. Si les courbes sont calculés sans marge, le freinage est tardif et donc brutal, car les priorités doivent être définies à l'avance dans un algorithme, indépendamment des influences imprévisibles telles que le temps, la visibilité, l'adhérence, etc.

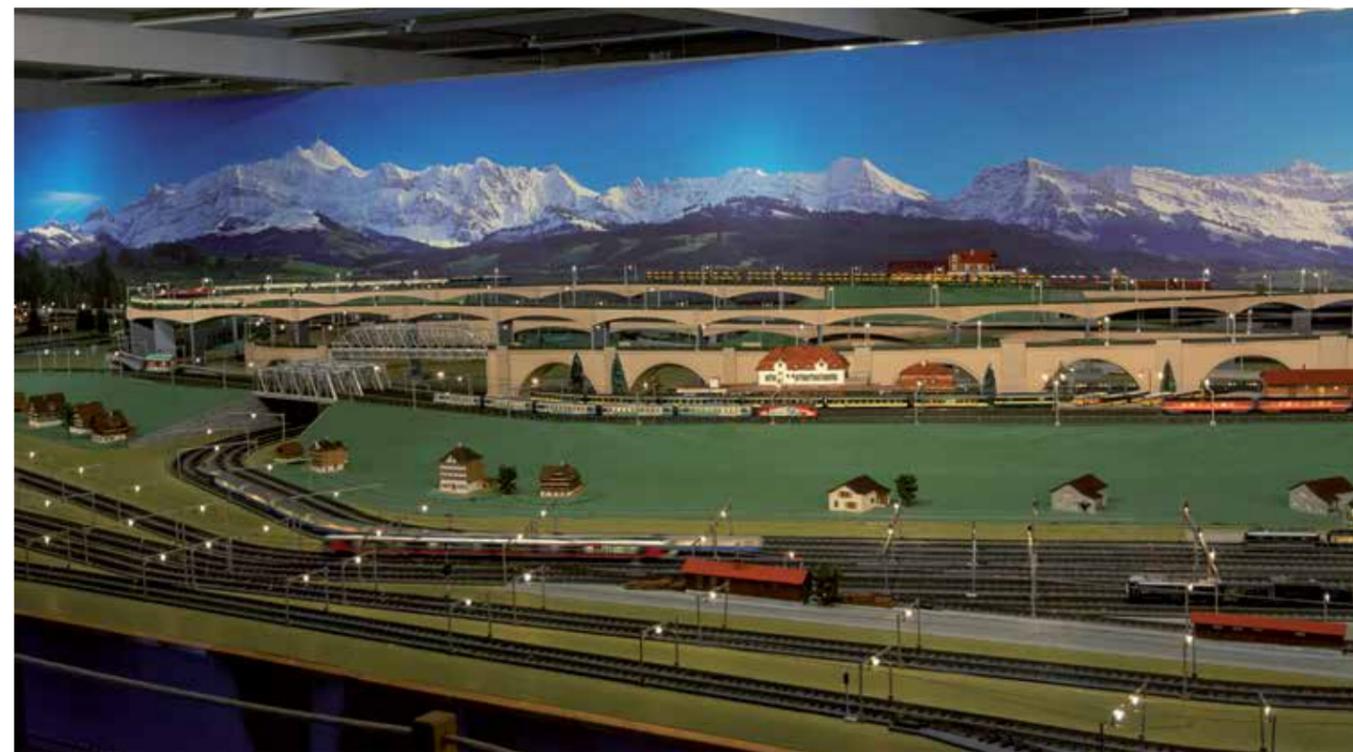
Une réaction seulement lors du freinage entraîne pour le moins un très mauvais confort pour les passagers, mais éventuellement aussi un problème de sécurité. Le mécanicien anticipe les problèmes et les intègre dans son style de conduite. En outre, le GoA 2 ne fonctionne pas selon les prescriptions. Par exemple, les freinages devant des signaux indiquant l'arrêt sont amorcés très tard, bien après le passage du signal d'avertissement.

Si un signal principal indiquant l'arrêt apparaît soudainement (malgré un signal avancé ouvert), le système ne réagit pas par un freinage d'urgence, car il ne détecte la situation réelle qu'aux balises situées sur la voie. Sans intervention manuelle, le train ne commencerait à freiner qu'au passage du signal fermé.

Cela nécessite toute l'attention du conducteur, mais cette attention est très vite réduite lorsque le système est fiable et que les activités sur des itinéraires simples se limitent à des tâches de contrôle.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le système ne fonctionne que sur des lignes très simples, comme une ligne sans croisement de 200 km de long à vitesse constante. Sur les lignes plus exigeantes, l'opérateur humain doit prendre le relais, comme l'expérience de l'étranger l'a montré.

Sur les lignes mixtes en Suisse, avec des changements de vitesse permanents, des bifurcations et une topographie en constante évolution, le savoir-faire du conducteur de train est donc souvent nécessaire pour ces installations complexes, ce qui rend l'investissement de nombreux millions absurde. Car sur des itinéraires simples, la même qualité peut être obtenue avec des données précises (temps, vitesses et régulateur de vitesse). ➤



Les aspects psychologiques du métier de mécanicien de locomotive

Comme dans toute profession, les mécaniciens de locomotive sont soumis à des contraintes et à des pressions spécifiques qui affectent leur santé physique et mentale. En discutant avec la Professeure Katrin Fischer, nous découvrons ce que nous pouvons entreprendre pour faire face à ces stress et quelles mesures préventives sont utiles. *L'interview a été réalisée par Markus Leutwyler le 3.11.2020*

Katrin Fischer est psychologue du travail et enseigne depuis quinze ans à l'Université de psychologie appliquée du nord-ouest de la Suisse. Ses recherches s'articulent autour de la question suivante : "Comment les gens travaillent-ils dans des systèmes techniques complexes de manière aussi sûre et fiable que possible ?

Les partenaires les plus importants en matière de pratique sont les entreprises ayant des activités liées à la sécurité, telles que les centrales nucléaires, les compagnies ferroviaires ou les compagnies aériennes.

LocoFolio : Madame Fischer, merci de prendre un moment pour nous ! Quels types de coopération avez-vous eu avec les compagnies de chemin de fer jusqu'à présent ?

Katrin Fischer : Nous avons apporté et continuons d'apporter notre soutien à la conception des cabines de conduite des futurs trains, mais aussi à la conception de systèmes dans le centre d'exploitation, tels que ILTIS et RCS. Pour le BLS, par exemple, nous avons aidé à analyser comment le "LOPAS" (tablette du mécanicien de locomotive) devrait être conçu pour que son utilisation soit aussi intuitive et compréhensible que possible. L'accent est mis ici sur l'ergonomie (règles du travail humain), la convivialité (facilité d'utilisation) et la sécurité opérationnelle. Notre objectif est de faire en sorte que les interactions entre l'homme et les systèmes techniques, en l'occurrence les systèmes ferroviaires, soient aussi sûres que possible. Notre perspective est basée sur les personnes et non pas principalement sur la technologie.

Comment, par exemple, doit-on mettre en place des signaux pour que les indications puissent être reçues de manière claire et précise ? Comment les tours de service doivent-ils être conçus pour rompre toute monotonie ? Comment gérer les distractions qui peuvent découler de nouveaux équipements techniques ? Le retrait complet de ces équipements de la cabine de conduite n'est pas une solution, ceux-ci étant nécessaires pour le travail. Un bon compromis doit être trouvé ici.

Ou une autre question : quels messages de dérangements doivent être affichés à l'intention du personnel des locomotives ? Si un WC défectueux est signalé à plusieurs reprises, il s'agit certainement d'une distraction inutile. En revanche, une porte extérieure en dérangement a une grande im-



Prof. Dr. Katrin Fischer

portance. Il s'agit donc d'une question de tri et de hiérarchisation de l'information.

Quels sont les effets de la profession de mécanicien de locomotive sur l'agent lui-même ?

Il y a des gens qui aimeraient être mécaniciens de locomotive jusqu'à leur retraite, ils restent fiers et satisfaits. D'autres ne peuvent plus faire face aux derniers développements, et l'automatisation croissante leur donne du fil à retordre. Il n'y a pour eux plus de partie passionnante dans ce travail.

Il est souvent affirmé que la profession attire des personnes "spéciales" qui aiment travailler seules, c'est-à-dire des individualistes. A vrai dire, il est probable que les gens ne deviennent pas individualistes à cause de la profession, mais qu'ils la choisissent parce qu'elle leur convient.

C'est problématique lorsque quelqu'un devient de plus en plus insatisfait et se retire socialement. Je pense donc qu'il est important que les quelques possibilités d'échange soient également utilisées. Être seul est risqué, surtout lorsqu'une faute est commise, comme par exemple un cas de signal. La solitude peut être un facteur de risque pour la bonne remise en question, il peut être difficile d'en parler. Il n'est souvent pas si facile pour les mécaniciens de locomotive de parler de tels événements.

Les salles de pause doivent être aménagées de sorte à présenter une atmosphère agréable et sûre. Il est alors beaucoup plus facile de parler des choses qui vous concernent. C'est précieux. Les CLP devraient également établir une relation de confiance avec le personnel des locomotives.

Quelle est la signification d'événements tels que les accidents, les agressions ou les suicides ? Que m'arrive-t-il psychologiquement lorsque je suis impliqué dans un événement ?

Il faut différencier les situations. Le cas de signal, le suicide ou l'agression sont trois situations de départ différentes. Elles ont toutes en commun de déclencher des émotions fortes et peuvent vous affecter même des semaines après. Chaque événement doit être traité à sa manière.

Cas de signal : ici, la « culpabilité » et « l'échec » sont les questions centrales. Beaucoup l'ont intériorisé : « cela ne doit tout simplement jamais arriver ». Cela rend les choses difficiles car cela ébranle l'image que vous avez de vous-mêmes, la conscience de votre sécurité et de votre fiabilité. Des sanctions sont également imposées par l'entreprise. Dans le passé, il s'agissait de conventions incluant une menace de résiliation. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Suicide : ici, il ne s'agit pas d'avoir commis une erreur, mais les sentiments de culpabilité sont très fréquents. Ceci, même si la raison dit clairement que, de manière réaliste, le train n'aurait pas pu être arrêté à temps. Néanmoins, des pensées du type « si seulement j'avais... » peuvent vous torturer. Un sentiment de culpabilité pour la mort d'une personne peut être très pénible. Agression : C'est presque le cas le plus "facile". Pourquoi ? Le mécanicien n'est habituellement pas à blâmer pour cela. Il est la victime et non l'auteur. Cependant, une agression vécue peut déclencher de fortes craintes. À long terme, cependant, le pronostic est assez bon. En Suisse, le personnel des locomotives a tendance à être peu victimes d'agressions graves. Le personnel des trains est plus sujet à subir cela. Les agents en contact avec la clientèle sont également souvent exposés à des agressions verbales.

Les événements peuvent-ils avoir des conséquences à long terme ?

Les événements stressants peuvent être traumatisants. Le cas par cas est très important. Les traumatismes peuvent entraîner une incapacité professionnelle. La situation personnelle est souvent déterminante. De quelles ressources dispose une personne ? Si l'on est exposé à d'autres problèmes (problèmes financiers, relation, décès d'un parent, maladie), un événement peut être beaucoup plus stressant.

Quelles sont les mesures préventives possibles pour protéger le personnel des locomotives des conséquences négatives, tant dans des circonstances normales qu'en cas d'incident ?

Certaines choses peuvent être exercées, comme par exemple la gestion des agressions. Dans des cours avec jeux de rôle, vous pouvez vous préparer à différentes situations. Mais on ne peut pas vraiment se préparer à faire face à un suicide sur les voies. L'expérience concrète ne peut être mise en pratique. Ce qui est inclus dans les cours, c'est un comportement approprié dans les cas extrêmes, par exemple détourner le regard ou se couvrir les oreilles. Le soutien après un événement est extrêmement important. De nombreuses impressions sensorielles peuvent difficilement être exprimées par des mots. Cela concerne surtout les sons et les odeurs, ou encore les grondements. Il y a des gens le team Care qui le savent. Selon les circonstances, une aide professionnelle est nécessaire.

Que puis-je faire en tant que mécanicien de locomotive pour développer mes ressources ?

Vous devez vous demander : "Qu'est-ce qui est bon pour moi ? Ai-je un passe-

temps agréable ? Est-ce que j'aime un sport ? Ou est-ce que j'aime la musique ? Quel est mon environnement social ? Il est généralement utile de réaliser que la vie ne se résume pas au travail. Les choses qui sont bonnes pour vous sont importantes et favorisent vos propres ressources. Cela peut également s'appliquer à un rendez-vous hebdomadaire dans un

Les conditions doivent être créées de manière à ce que nos forces soient mises à profit et les faiblesses compensées.

« stamm » ou à une bière avec des collègues après le travail. Les relations sont importantes, et il vaut la peine de les cultiver. En cas d'incident, il est trop tard, ces ressources ne peuvent pas être constituées spontanément.

La vie associative peut également jouer son rôle. Même s'il est parfois épuisant de se rendre à la chorale, à un entraînement ou à une réunion le soir.

La situation actuelle liée au coronavirus est doublement stressante : d'une part, le Covid lui-même est stressant, d'autre part, moins de ressources peuvent être accumulées et utilisées car de nombreuses activités sont rendues plus difficiles ou sont interdites.

La responsabilité est une question importante dans la cabine de conduite. La responsabilité peut-elle être lourde à porter ?

En fait, la responsabilité est quelque chose de très positif. La responsabilité du personnel des locomotives augmente régulièrement depuis des années. Les trains sont plus rapides, plus longs et plus rapprochés les uns des autres. Autrefois, les gens se déplaçaient à 50 km/h à travers le pays, aujourd'hui ils se déplacent à 200 km/h. La responsabilité d'un mécanicien de locomotive est absolument comparable à celle d'un pilote.

Cela peut devenir un problème si le mécanicien de locomotive ne peut plus intervenir dans la technique et ne peut que surveiller les systèmes. Que huit heures d'attention soient nécessaires, mais qu'il n'y ait pas de marge de manœuvre. La portée de l'action et la responsabilité doivent aller de pair. Des études montrent que le fait d'exiger une responsabilité totale sans marge de manœuvre entraîne un stress élevé. Dans d'autres environnements, cela est évité par des systèmes qui vous demandent spécifiquement de prendre des mesures. Dans les centrales nucléaires, par exemple, des tests de systèmes sont

régulièrement demandés. De cette façon, l'attention est maintenue et les gens restent en contact permanent avec les systèmes techniques.

Nous avons déjà abordé cette question avec les chefs-circulation. Le fonctionnement normal est largement automatisé. À l'avenir, le fonctionnement en cas de panne doit également être automatisé. Les activités doivent être adaptées afin de garantir qu'elles restent stimulantes et intéressantes.

Dans la cabine du conducteur, ce n'est pas tellement le problème pour le moment. Cependant, si l'ATO GoA2 (Automated Train Operation, Grade of Automation 2) est mis en place, cela pourrait devenir un problème. Comment faut-il alors concevoir le travail et la cabine de conduite ? Il doit encore y avoir une marge de manœuvre suffisante ! Servir du café, comme cela a été suggéré un jour, n'est certainement pas une bonne idée.

Le "facteur humain" est-il vraiment quelque chose de négatif ?

Non ! Ce n'est pas un défaut que nous soyons des êtres humains ! Le facteur humain est souvent considéré comme négatif. Mais je pense que nous, les humains, avons certaines capacités qui sont extrêmement importantes dans de nombreuses situations. Par exemple, l'attention sélective. C'est seulement grâce à cela qu'un bureau en open space est possible ! Nous sommes capables de nous concentrer, de bloquer certains stimuli et de distinguer très rapidement et précisément entre les apports importants et ceux qui ne le sont pas. Est-ce mon signal ou celui de la voie contiguë ? Dans certaines situations, cependant, l'attention peut être trop concentrée sur un point. C'est le cas, par exemple, lors de dérangements prenants. Ici, dans certaines circonstances, l'attention est tellement "accaparée" que d'autres choses importantes, comme les signaux, peuvent être négligées. Dans des conditions défavorables, cela peut alors conduire à des erreurs. Dans ce cas, nous devons examiner à l'avance comment la technologie pourrait nous aider afin que ces erreurs ne se produisent pas.

Mais encore une fois : nous pouvons faire beaucoup mieux que des systèmes techniques ! Les conditions doivent être créées de manière à ce que nos forces soient mises à profit et les faiblesses compensées. La technologie doit nous soutenir, et non nous remplacer. On ne peut pas reprocher à un aspirateur de ne pas pouvoir faire du café...

Madame Fischer, merci beaucoup pour cette interview passionnante !

Le Regiolis en contradiction avec les prescriptions

Les prescriptions suisses sont claires : le test du freinage d'urgence « EB – Emergency Brake » du système ETCS doit être effectué quotidiennement. L'OFT ne s'en émeut pas.
Matthieu Jotterand, Président section Genève

Pourtant, le train Alstom Regiolis Z31500 qui circule sur le réseau Léman Express en Suisse n'a pas cette contrainte. En effet, le test serait effectué par l'entretien (qui a lieu au technicentre d'Annemasse en France) au minimum tous les 56 (!) jours. De rapides contrôles dans les menus ETCS nous ont déjà prouvé que des véhicules avaient dépassé ce délai pourtant fort tolérant. Nous avons interpellé l'OFT à ce sujet et nous avons reçu une réponse... sur le reset des rames. L'autorité de surveillance a confondu reset quotidien et essai du frein d'urgence ETCS ! Nous l'avons donc relancé et il nous a été répondu que le test EB doit être mené quotidiennement avec référence aux prescriptions (que nous avons jointes au premier mail...) et qu'il nous fallait voir avec l'ETF concernée. Cela alors que nous les interpellions pour la deuxième fois sur le fait que ce n'était justement pas le cas...

Fort surpris de ce peu de considération, nous avons écrit au secrétariat général du DETEC (département de tutelle de l'OFT) et cela a quelque peu fait bouger les lignes. Les responsables de cette situation inachevée nous ont appelé, confus, en reconnaissant qu'il y avait eu des manquements et des confusions.

A l'automne 2019, l'homologation rétroactive des véhicules suisses et français au tout dernier moment alors qu'il y avait de gros problèmes n'avait pas manqué de surprendre. Voilà en tout cas un point où, en Suisse, nous avons préféré renoncer à la sécurité comme première priorité afin de permettre la mise en exploitation du réseau... Quels autres points ont été passés sous silence lors de cette drôle d'homologation ? Le Regiolis circule-t-il de manière sûre en Suisse ?

Au moment d'écrire ces lignes*, la situation n'est toujours pas résolue – même s'il y a des esquisses de solutions – et les véhicules continuent de circuler sur notre territoire en contradiction avec les prescriptions. La confiance dans les responsables de la sécurité aux CFF et dans l'autorité de surveillance qu'est l'OFT s'en trouve immanquablement ébranlée.

*la situation semble (enfin) rapidement évoluer. Il est à espérer que l'épilogue se déroule entre la rédaction de cet article et sa publication. Toutefois, les questions de l'avant-dernier paragraphe restent d'actualité et la lenteur de l'OFT frappante. ➔



Baromètre de l'ambiance

On n'aimerait pas vous priver d'un PDF intéressant produit par les CFF.
Hubert Giger, Président VSLF

C'est le document : baromètre de l'ambiance en vue de l'info de conduite du 3 septembre 2020.



La plus grande constatation découlant de la rencontre de conduite est « les dirigeants ont privilégié la modération, l'organisation et la disposition. L'atmosphère a été évaluée dans sa moyenne. »

Les points forts et les propositions d'amélioration ont été repris et les trois questions: « Qu'est-ce qui t'a plu lors de cette rencontre ? Qu'est-ce qui devrait être amélioré ? Et qu'est-ce que tu voudrais encore dire ? » Ont donné lieu à 68 réponses. Une réponse nous a tout de suite sauté aux yeux : « **2 heures 20' sans pause c'est plutôt la limite maximale.** » Sans tenir compte du fait de savoir quelle activité nécessite la plus grande concentration, ou, d'un autre côté, laquelle est la plus contraignante, il y a lieu de dire qu'on exige, de la part du personnel des locomotives le maximum de ce que permet la LDT, à savoir 5 heures voire 5 heures 10' de temps de travail sans pause. Parfois tous les jours. (En ce qui concerne les prestations de 5 heures de travail, prière de lire l'article « division du temps par deux » dans ce LocoFolio).

Chez CFF P, nous avons pu régler que ce temps de travail sans pause soit fixé à 4 heures et demie avec une possibilité exceptionnelle de monter jusqu'à 5 heures. Notre objectif est qu'après 4 heures ½ on puisse fondamentalement descendre du train. Si on pouvait avoir de surcroît à cette occasion une pause avec des WC à disposition et un café cela serait idéal.

La mentalité "Blue Collar" et "White Collar" s'est propagée de manière extrêmement négative au sein des chemins de fer et tout particulièrement aux CFF. Cela est mauvais pour l'entreprise, même si cela est partiellement délibéré.

Et nous devons apprendre à nous poser la question, lors de chaque tâche, de savoir si cela apporte une plus-value pour l'activité centrale de l'entreprise, donc à nos clients. ➔

Résultat de l'enquête sur les salaires

En août, septembre et octobre, le VSLF a réalisé une enquête sur l'évolution des salaires auprès des mécaniciens de locomotive de toutes les compagnies de chemin de fer représentées en son sein. Raoul Müller, Comité central VSLF – CFF Voyageurs

Les objectifs étaient, d'une part, d'évaluer si le système salarial Toco est appliqué de manière cohérente aux CFF et, d'autre part, de présenter de manière transparente l'écart salarial de base entre les mécaniciens plus âgés et au salaire maximum et les plus jeunes se trouvant sur la courbe de progression perpétuelle et de le comparer aux systèmes des autres compagnies ferroviaires.

Au total, 349 mécaniciens de locomotive de 18 chemins de fer différents ont participé à l'enquête, dont 271 des CFF dans le système salarial Toco.

Seules les données de l'enquête sur les salaires ont été utilisées pour créer ce tableau. Afin d'atteindre une certaine représentativité, seules les compagnies ferroviaires ayant eu au moins 10 participants sont répertoriées.

En principe, on peut constater que la progression des salaires aux CFF s'effectue de manière fiable dans le système Toco. La grande différence dans la durée de la progression des salaires entre les CFF (20 ans) et les autres compagnies ferroviaires (8 ans) crée un énorme écart. Par exemple, un mécanicien de locomotive de 40 ans ayant 8 ans de service peut obtenir un avantage de 16 301 CHF la première année en passant des CFF au BLS. Bien que la différence de salaire soit réduite chaque année, elle continue d'exister pendant douze ans.

D'autres divergences sont apparues lors du passage d'autres ETF aux CFF. Par exemple, certaines compagnies ferroviaires ne prennent pas en compte les années de service, d'autres prennent en considération la moitié et d'autres encore reprennent directement le salaire précédent. Une classification concluante dans le système de rémunération Toco n'est donc pas faisable. Il est donc possible d'obtenir un avantage salarial en changeant plusieurs fois d'employeur et en retournant aux CFF.

Les commentaires des participants ont également révélé une grande insatisfaction et un manque de compréhension concernant la très longue augmentation de salaire. Après au plus tard cinq ans et la réussite du premier examen périodique, on peut supposer qu'il existe une routine suffisante pour justifier un salaire nettement plus élevé. Dans le cas des employés plus âgés, qui sont actuellement de plus en plus souvent embauchés tardivement, il n'est pas du tout possible d'atteindre le salaire maximum pour des raisons pure-

Ton évolution salariale est-elle correcte ?



ment mathématiques. De même, le niveau élevé de responsabilité à assumer est une raison souvent citée pour revendiquer un meilleur salaire. Enfin, toute mauvaise décision peut entraîner de graves conséquences négatives humaines et matérielles. Dans la première phase qui a suivi l'introduction du système salarial de Toco, le personnel des locomotives, qui était employé en dessous du salaire minimum selon la "Vision2010", n'a été augmenté qu'au salaire minimum et est parti sur l'échelle salariale de 0 année de service. Cette situation n'a été corrigée qu'en 2016. Pendant une phase de cinq ans, certains des collègues ayant moins d'années de services ont connu une progression salariale et avaient un revenu plus élevé que les collègues susmentionnés.

Une autre tendance parmi les participants plus expérimentés montre qu'aucune augmentation de salaire ou ajustement à l'in-

flation n'a eu lieu dans ces catégories salariales depuis des décennies. En outre, il est souvent critiqué que les compétences supplémentaires acquises dans les chemins de fer, comme les tests linguistiques, ne sont pas prises en compte dans la masse salariale. La réussite de cet examen est conditionnée au lieu d'engagement et constitue souvent une condition préalable.

Une dernière tendance qui a été identifiée est le manque de traçabilité du système en vue d'étayer une mauvaise gestion. Les contributions à la restructuration des fonds de pension, qui sont fréquentes, ont été mentionnées en particulier.

L'enquête sur les salaires était basée sur des informations volontaires et indépendantes fournies par le personnel des locomotives participant. Les résultats qui en sortent sont basés sur des tendances et des valeurs moyennes et ne prétendent pas être exhaustifs. ➔

EVU	Salaire de base le plus bas		Salaire maximum
	de	à	
SBB	70'950.-	75'950.-	106'113.-
SBB Vision 2010 (à 2010)	55'900.-	-	-
BLS	60'913.-	84'664.-	105'300.-
SOB	66'287.-	80'000.-	101'696.-
Thurbo	57'291.-	83'087.-	106'587.-
TILO	65'717.-	-	79'366.-

Valeurs minimales et maximales tirées des données de l'enquête

Économiser

La connaissance spécifique du milieu ferroviaire permet d'économiser beaucoup d'argent. *Groupe technique VSLF*

En août 2020 un train DTZ du S-Bahn zurichois a été conduit à Yverdon afin d'y monter le nouveau APFZ aux ateliers principaux. La course a duré 2 heures en tant que train de matériel vide avec une vitesse moyenne de 95 km/h. Après le montage du nouvel équipement, la course de retour des ateliers d'Yverdon au lieu d'engagement a été planifiée avec pour terminus le dépôt G de Zurich. Il était ensuite prévu que le train se rende à Oberwinterthour pour une engagement le lendemain.

Il y a cependant eu une nuitée à Olten et le but est devenu Zürich. La raison : le trajet de retour s'est effectué à 40 km/h max ce qui a nécessité environ 10 heures et le train s'est rendu tout d'abord au tour en fosse du dépôt G.

Celui qui comprend un tant soit peu le monde du chemin de fer s'en doute bien. Des méplats sur la dernière voiture, sur les essieux où agit le frein à ressort.

Le train a été détruit lors de son séjour sur le site des ateliers industriels. On doit partir du principe que le train a été déplacé sans avoir desserré le frein de maintien, que la voiture a « lugué » ce qui a provoqué d'importants méplats. La composition a dû être déplacée avec beaucoup d'énergie ...

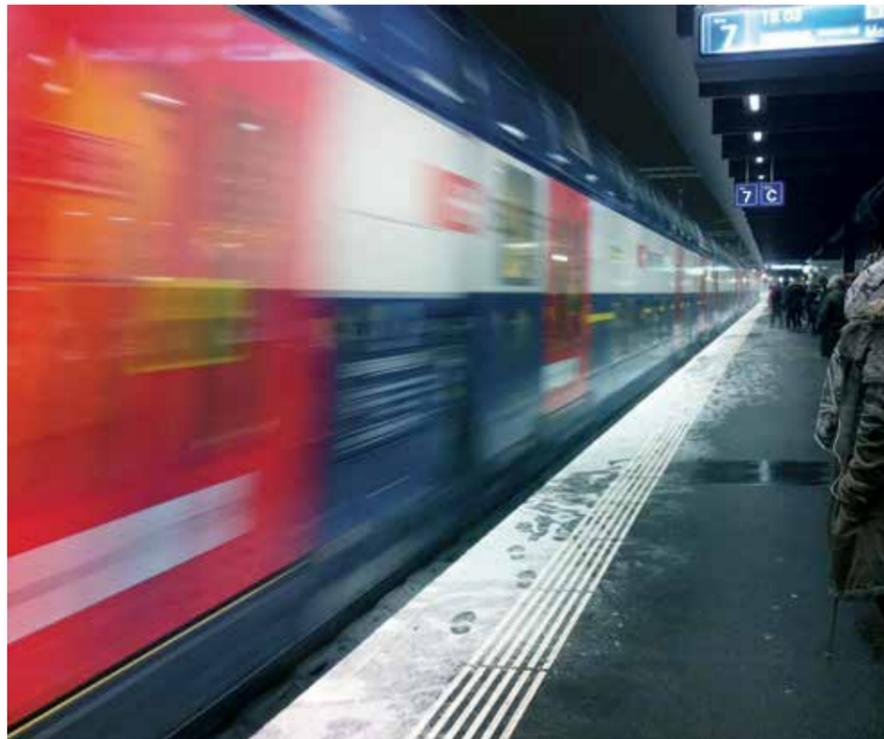
La connaissance spécifique ferroviaire signifie aussi de la compréhension pour la mécanique et un peu de sensibilité. Un essai de roulement peut faire des miracles.

Conseil : plus le véhicule a de puissance plus ont doit faire preuve de doigté lors de la manœuvre. L'App SR 4.0 et les processus sous forme de PDF sont ici d'aucune utilité.



Candidature

La pénurie de personnel des locomotives est-elle un problème aux CFF ? A la lecture de la lettre ci-dessous, nous avons l'impression que ceux-ci se trouvent toujours sur une autre planète. *Lettre à la rédaction*



L'année dernière, j'ai postulé auprès des CFF pour le poste de mécanicien de locomotive au dépôt de Zurich.

Seulement quatre mois plus tard, alors que je ne m'y attendais plus du tout, j'ai été invité, avec un préavis de six jours, à un "contrôle de compétence avec un expert d'examen pour déterminer mon niveau de connaissance des règlements" et à un entretien ultérieur avec un chef du personnel des locomotives.

J'avais déjà entendu parler d'un examen au cours de la procédure de candidature aux CFF par des collègues. Cependant, je suis plutôt satisfait de mon employeur actuel et je souhaiterais en savoir plus sur les conditions d'emploi et de salaire auprès des CFF avant de passer un examen.

J'ai donc répondu au CLP que je souhaitais venir pour un premier entretien afin de discuter des conditions d'emploi, mais que je ne souhaitais pas me rendre à un "contrôle de compétence" avant la fin de ce premier entretien.

Je lui ai fait remarquer que l'OFT assure déjà ma connaissance de la réglementation par le biais d'examen périodiques et j'ai espéré que mes douze ans d'expérience en tant que mécanicien de locomotive dans une société fille des CFF seraient dans un

premier temps une preuve suffisante de ma compétence.

Le CLP a répondu que l'expert chargé de l'examen exigeait la vérification des compétences avant l'entretien. Il s'agissait avant tout de connaître le niveau actuel des connaissances afin d'estimer le delta requis pour la formation.

J'ai été surpris de voir à quel point les CFF se sont montrés inflexibles et autoritaires. Après tout, mon emploi actuel répond aux mêmes critères en termes d'exigences et le delta concerne principalement la connaissance des véhicules et des lignes, qui peut être consultée de manière transparente. Comme je l'ai dit, j'aurais bien sûr été prêt à passer ce contrôle des compétences après un premier entretien.

De plus, après avoir attendu quatre mois pour obtenir une réponse à ma demande de la part des CFF, les choses ne pouvaient pas aller aussi vite. Dois-je me préparer comme pour un examen périodique en six jours, pour aller à un entretien d'embauche avec un bon sentiment et pour satisfaire les experts d'examen, alors que les CFF manquent de conducteurs et conductrices de train tous les jours ?

Pour toutes ces raisons, j'ai finalement annulé le rendez-vous. Le CLP a alors clôturé la procédure de candidature.

Remboursement

Remboursement lors de l'interruption de la formation. *Hubert Giger, Président VSLF*



A la demande du VSLF CFF P-HR a tenu à éclaircir la question de savoir s'il était d'actualité d'exiger le remboursement en cas d'abandon de la formation de mécanicien de locomotives ou en cas de non-réussite d'un examen lors de la formation (y compris l'examen OFT) pour un montant allant jusqu'à 70'000 CHF...

Les CFF ont décidé que dès novembre il y avait lieu de fixer dans la convention de formation et de formation continue que le montant du remboursement se monterait à un maximum de 15% du prix de la formation (donc max. 10'500 Fr).

L'obligation de remboursement en cas de rupture de contrat après la fin de formation et durant les 3 ans qui suivent la fin de la formation reste comme jusqu'à présent fixée à un montant de 70'000 Fr.

Un personnel motivé et satisfait garantit la fidélité à l'entreprise.

Frais d'examens

TILO: pas de prise en charge des frais d'examens. *Hubert Giger, Président VSLF*



La plupart des compagnies ferroviaires comme le SOB, BLS, CFF Cargo, CFF P et Turbo prennent en charge les frais d'examens et le jour d'examen en vue de décrocher le brevet fédéral de mécanicienne/mécanicien de locomotives de l'AFMSM. Merci, c'est correct et professionnel.

Or malgré la demande faite par les collègues de TILO affilié à la LPV et CFF HR, il est dommage de constater qu'il n'ait pas été possible de faire que TILO soutiennent ses candidats à l'image des autres compagnies ferroviaires. Nous devons persévérer.

TILO Pénalité de formation chez TILO

Depuis 2016, TILO a décidé de choisir une pénalité de formation fixe à hauteur de 150'000 francs sur 5 ans et la nouveauté est que ce montant ne décroît plus de façon linéaire, mois après mois, comme cela était le cas par le passé. *Pietro Pangallo, Président section Ticino*



Photo: © Georg Trüb

En outre le montant de cette pénalité n'a fait que croître depuis la fondation de TILO au cours des années pour arriver à ce montant de 150'000 CHF. Plus de 100 mécaniciens ont signé un accord de formation de ce type ces dernières 4 années. Le salaire de l'aspirant se monte à 45'500 CHF par an (13 mensualités), aucune indemnité de déplacement forfaitaire n'est prévue.

L'intention première est de dissuader les fluctuations puisque de nombreux mécaniciens seraient en mesure de trouver plus avantageux de changer d'employeur, attirés par un salaire plus élevé. Les syndicats avaient cependant revendiqué sans succès le fait de retourner à une pénalité décroissante, mais malheureusement, cet accord est signé entre l'aspirant et l'employeur hors de la CCT.

Une seconde pénalité concerne la formation en vue de l'obtention du permis de circulation sur le réseau RFI (Certificat Trenord). Dans ce cas, le montant est de 70'000 CHF durant trois ans. Cette contrainte décroît de manière linéaire chaque mois et est normalisée dans le contrat de travail.

La CCT TILO prévoit aussi que lors de l'obtention de la licence italienne, les éven-

tuelles pénalités précédentes sont abandonnées afin d'éviter d'avoir à cumuler deux pénalités.

Cette situation pouvait paraître peu probable, mais au vu de l'augmentation accélérée du nombre de mécaniciens, certains d'entre eux, après seulement 12 mois de travail en Suisse, ont déjà dû effectuer une deuxième formation pour pouvoir conduire en Italie (durée environ 6 mois).

C'est pour cette raison qu'à fin 2019, TILO a proposé une modification des conditions, acceptant d'inscrire un règlement sur les pénalités suisses dans la CCT, toujours de 150'000 CHF mais dégressive sur 60 mois. A la même époque, cependant, elle demandait de pouvoir étendre la pénalité italienne aussi sur 60 mois et de prévoir la possibilité de cumuler les deux pénalités en les rendant indépendantes. Avec cette option, un mécanicien quittant l'entreprise après 18 mois se retrouverait dans l'obligation de devoir rembourser une pénalité à hauteur de 175'000 CHF.

Les syndicats n'ont pas considéré cette proposition comme correcte et actuellement, il n'a pas encore été possible de trouver un nouvel accord.

Pénurie de mécaniciens de locomotive

Cet automne, les responsables des CFF à tous les niveaux ont fait diverses déclarations sur la pénurie de personnel de locomotive et la suppression programmée de trains et de lignes. Voici quelques déclarations-clés et nos commentaires à leur sujet. *Rédaction LocoFolio*

Nous devons veiller à ce que la profession de mécanicien de locomotive reste attractive à l'avenir. Nous sommes également tenus de nous assurer que nous disposons à tout moment de mécaniciens de locomotive en nombre suffisant et bien formés.

Pour les deux points, ce devoir n'a pas été rempli. Nous n'avons pas connaissance d'un audit interne des circonstances qui auraient pu conduire à cette situation dans l'entreprise.

Cette situation extrêmement désagréable s'explique par les erreurs de planification commises dans le passé et basées sur des hypothèses erronées. Nous avons sous-estimé l'augmentation des besoins en personnel due aux chantiers et aux événements.

Lettre de lecteur dans la Schaffhauser Nachrichten, 9 septembre 2020

Schaffhauser Nachrichten

Manque de conducteurs de train – un management misérable. Réaction à l'article "L'Office fédéral réprimande les CFF pour les suppressions de trains", SN du 29 août

J'ai 50 ans de CFF derrière moi et je suis surpris qu'une telle chose - une pénurie de mécaniciens de locomotive - se reproduise à cause d'un management misérable.

Lorsque le système Rail 2000 a été mis en place, nos mécaniciens de locomotive étaient déjà à la limite et se sont trop engagés auprès des CFF, de sorte que les familles en ont également ressenti les effets. Je me demande pourquoi la conseillère fédérale et les CEO de l'époque, entre autres Leuthard, Weibel et aussi Meyer, qui percevaient des salaires épouvantables, n'ont pas rempli leurs fonctions et ont finalement été présentés comme les nec plus ultra. Et ce, malgré le fait que le chemin de fer ne fonctionne vraiment que grâce à son personnel, qui mérite vraiment cet honneur.

B. R.
Épouse d'un chauffeur de locomotive

Les chantiers et les événements doivent être pris en compte, c'est exact. En 2020, il n'y a quasiment pas eu de trains spéciaux pour des événements. La pénurie n'est, quels que soient les chantiers, devenue aigue qu'à partir d'avril 2019 (introduction de WEP chez le personnel des locs).

Nous ne sommes pas devenus aussi productifs que nous l'avions supposé.

Ceci est dû à Sopre, à la formation incomplète et à la restructuration WEP et a une influence non négligeable. Il n'y a pas de solutions en vue à moyen terme.

À partir de mi-2021, les classes supplémentaires prévues à partir de 2019 sortiront à tour de rôle de formation, de sorte qu'à la fin de 2021, nous aurons un effectif équilibré conformément à la planification.

La planification des effectifs est-elle correcte? Parce que :

Les classes de formation de 2019 à la mi-2022 tiennent compte des fluctuations, des interruptions en cours de formation, du manque de personnel et des nouvelles projections de planification. Le recrutement se poursuivra également après 2022, en tenant compte de ces points.

En d'autres termes, tous les élèves de chaque classe n'atteignent pas ou ne réussissent pas l'examen de mécanicien de locomotive, ce qui signifie que le sous-effectif continuera d'exister. Le recrutement se poursuivra après 2022 avec le même taux d'échec.

Il faudrait se demander ici si un recrutement plus ciblé ne générerait pas moins de pertes en matière de formation. Si tel est le cas, aucune pénalité financière afin de transférer le risque aux aspirants mécaniciens ne devrait être convenue en cas d'arrêt de la formation.

Je suivrai personnellement l'évolution des effectifs afin que les erreurs du passé ne se répètent pas.

Merci Vincent.

Nous ne voulons plus jamais nous retrouver dans une telle situation.

Nous n'avons jamais voulu cela, et pourtant, depuis des décennies, les effectifs sont trop élevés ou, dans la plupart des cas, trop faibles. On nous a déjà fait beaucoup de promesses, et la valeur de cette déclaration est donc très faible.

Nous pensons, et c'est une source d'inquiétude, que les bases de calcul, précédentes et actuelles, ne sont pas correctes. Pourquoi devraient-elles soudainement devenir justes ?

La fluctuation dans les classes a augmenté de façon continue, et cela peut être pris en compte. Mais face à une nouvelle génération qui ne travaillera probablement pas à 100 % pendant des décennies sans interruption, les taux d'occupation réduits, les congés non payés, la formation continue et le changement d'emploi ou de carrière sont à l'ordre du jour. Dit autrement, cela signifie que ce ne sont pas 300 mécaniciens de locomotive qui sont recherchés, mais plutôt 600.

Nous ne saurons comment cela se passe effectivement que lorsque les responsables seront partis depuis longtemps.

Les mesures immédiates prises en 2019 fonctionnent.

Oui, il a été tenté de remplir les classes à 100%.

Nous ne pouvions pas remplir toutes les classes. Merci pour cette sincérité nouvelle.

L'objectif est même de générer un sureffectif chez le personnel des locomotives. Cela devrait être le cas à partir de 2022.

À partir de ce moment, nous pourrions accroître la flexibilité de l'exploitation en élargissant les connaissances de véhicules et de lignes et réduire les avoirs en temps du personnel des locomotives.

C'est un très bon objectif qui apportera des avantages durables aux CFF et à son personnel. Merci au CEO Vincent Ducrot pour son soutien.

Nous avons même dû sous-traiter une partie de la formation à des tiers.

La commande de cours de formation avec toutes les contraintes prend beaucoup de temps aux CFF et la flexibilité manquante est apparemment quelque chose que les tiers peuvent offrir. Naturellement, les tiers font une partie de la formation sur les véhicules et les sites des CFF.

Nous sommes conscients que la formation ZWALP ne prendra effet que dans 3 ans. Il est important que nous puissions dès maintenant nous attaquer à ce concept rapidement et avec détermination.

Affaire à suivre.

Situations dangereuses ordonnées quotidiennement

Deux Flirt mesurant chacune 73.3 sont temporairement garées sur une voie de 152 mètres en gare de Rotkreuz. Avec leur longueur totale de 148.6m, il reste une distance de 1.2m entre les véhicules et chaque signal nain situés de part et d'autre. Dans le cas idéal. *Groupe technique VSLF*

Des parcours de trains sont établis autour de cette voie pour les trains de marchandises avec une vitesse de 90 km/h, des deux côtés. De la sorte, le potentiel d'une prise en écharpe ou d'une collision frontale est fortement accru.

On attend du personnel des locomotives que la composition soit parquée au millimètre près. L'angle mort qui peut aller jusqu'à 10 mètres en avant des trains navettes n'est toutefois pas pris en compte lors de la planification. Une reconnaissance claire de la position du signal nain ne peut être obtenue qu'en se tenant debout et en observant par la fenêtre latérale. C'est pour cette raison, par exemple, que lors de l'accouplement, il y a lieu de garder une distance de 5 mètres par rapport aux véhicules. En consultant certaines entrées du rapport d'activité de la centrale d'exploitation, on peut constater que ces véhicules sont souvent parqués hors du profil d'espace libre de la voie. Selon les prescriptions de circulation cela est strictement interdit et représente un risque important de prise en écharpe.

Les divisions chargées de la sécurité que sont SQ et SQU, de même que l'autorité de surveillance OFT, ne prennent pas leur rôle au sérieux. C'est ainsi que la situation à Rotkreuz est symptomatique d'une compréhension lacunaire de la sécurité et d'une volonté délibérée de reporter la responsabilité vers le bas.

Lors de la planification par l'Infrastructure, la problématique n'a pas été reconnue car une longueur de composition de 148.6 est de toute façon inférieure à 152 m, donc cela peut être ordonné de la sorte.

La situation a été reprise par les supérieurs et les experts d'examen (après qu'un premier cas de signal se soit produit) et traité par le biais des « Informations sur les situations dangereuses ». Une solution au problème fait cruellement défaut. Nous constatons que des violations des prescriptions de circulation sont commises délibérément et régulièrement sans que cela porte à conséquences.

Une augmentation de la sécurité n'est obtenue que lorsque le personnel des locomotives s'oppose à ces dispositions et refuse de garer des véhicules de manière aussi critique et limite. Cela provoquera inévitablement des perturbations de l'exploitation, lesquelles auront pour dernière conséquence que les responsabilités seront reportées.

Aussi longtemps que ces situations se reproduiront et s'accumuleront, il sera possible de renoncer à des postes de travail de personnes qui ne respectent pas leur devoir de surveillance et qui ne remplissent donc par leur mission.

Le VSLF s'engage à empêcher toute escalade et répétition de telles situations conflictuelles et à ce que les responsabilités soient à l'avenir clairement réglées et respectées. Nous avons déjà trouvé les premiers alliés dans les entreprises. ➔



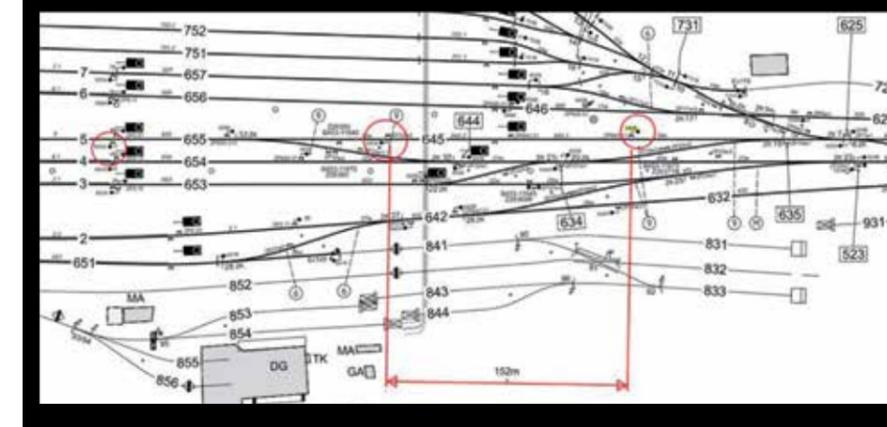
Situation dangereuse à Rotkreuz

Situation décrite sur la voie 645.

Le mécanicien du tour 113 de Goldau déplace le train 21266 de la voie 5 sur la voie 645 (selon LEA Top de la voie 6 sur la voie 656). Durant les travaux de construction cela a été provisoirement modifié. Le mécanicien du tour de Lucerne 1404 déplace plus tard le train 8671 aussi sur la voie 645 de sorte que deux Flirt ont exactement la place pour stationner sur cette courte voie.

Il est arrivé que le mécanicien de Goldau ne se soit pas assez approché du nain 645B de sorte que la deuxième Flirt n'était pas couverte par le nain 645A. Lors d'une manœuvre directe en direction de la voie 645, il y a lieu de tenir compte impérativement du signal nain 645A qui se trouve en arrière. C'est une situation classique d'aiguille non occupée devant le véhicule, situation dans laquelle l'observation du signal nain précédent est souvent oubliée.

Des parcours trains sont établis autour de cette voie de garage.



2.8.3 Profil d'espace libre

Les véhicules doivent être garés de sorte qu'aucune de leurs parties ne dépasse la limite représentée par le signal limite de garage ou par un signal nain.

Digit-by-digit ; pure bureaucratie loin du terrain

Dans le cadre des modifications des PCT du 1er juillet 2020, les cahiers de formulaires d'ordre ont été remplacés et la réglementation sur la discipline lors des conversations téléphoniques a été revue. Après les premières expériences pratiques, il est constaté que les nouveautés provoquent de graves perturbations dans l'exploitation ferroviaire. *Stephan Gut, président de la section Ostschweiz*



PCT 300.3, 8.3.1 Discipline verbale

- Les formules de conversation prescrites doivent être appliquées
- les numéros de trains seront toujours prononcés en entier
- les numéros à plusieurs chiffres doivent être prononcés sous la forme d'un seul chiffre et être transmis l'un après l'autre selon les exemples ci-après :
 - 782: sept-huit-deux
 - 5543: cinq-cinq-quatre-trois
 - 19471:un-neuf-quatre-sept-un
- pour éviter toute erreur on utilisera, en lieu et place de lettres isolées, des mots complets. Par ex : « Bravo 9 » au lieu de « B 9 », « Mike 7 » au lieu de « M 7 »
- lors de difficultés de compréhension, les mots doivent être au besoin épelés. On utilisera pour cela des mots ne présentant aucune équivoque (voir la table d'épellation)
- on n'utilisera des expressions locales que si tous les interlocuteurs les connaissent bien, par ex :
 - faisceaux: atelier, remise, dépôt
 - voies isolées: au quai, trémie, abattoirs
- on parlera par intermittence, particulièrement lors de l'utilisation de systèmes où la transmission n'est possible dans les deux directions que l'une après l'autre (en mode interphone, par ex. radio, interphone).

Les formulaires d'ordre sont utilisés pour la communication à distance entre le centre d'exploitation et le mécanicien de locomotive. Il contient des instructions pour assurer la sécurité en cas de dérangements ou d'irrégularités ; une confusion dans la transmission pourrait avoir de graves conséquences.

Le nouveau formulaire d'ordre représente une nette détérioration, qui a également été massivement critiquée par les spécialistes lors de la préparation de son introduction. Dans certains cas, les nouveaux points essentiels doivent être notés à la main, éventuellement dans une langue étrangère, ce qui n'est certainement pas un plus en termes de sécurité.

Les nouvelles mesures PCT 300.3 8.3.1 sur la discipline radio rendent les choses encore plus difficiles ; afin de corriger d'éventuels malentendus, les numéros à plusieurs chiffres doivent désormais être dictés chiffre par chiffre. En cas de difficultés de compréhension, même les mots doivent être convertis en lettres individuelles selon le tableau alphabétique international (voir encadré). Cela entraîne une grande confusion et, il ne faut pas le sous-estimer, une perte de temps considérable.

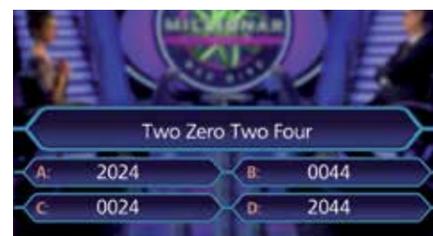
Comme même la suppression des ordres doit désormais être fastidieusement transmise en utilisant obligatoirement un formulaire d'ordre, de nombreux régulateurs décident de ne pas les annuler (par exemple pour les marches à vue) malgré la perte de temps et de capacité, ce qui réduit l'occupation des sillons, car une suppression prendrait encore plus de temps.

L'époque où deux employés compétents résolvaient un problème en temps voulu et en toute sécurité grâce au savoir-faire ferroviaire est révolue. Même les communications les plus simples atteignent aujourd'hui des proportions babyloniennes avec un grand potentiel de confusion.

Un exemple ? «Le train un-huit-deux-six-trois à zéro-sept-un-deux-deux-zéro-deux-zéro doit s'arrêter devant le signal Charlie-quatre-un-neuf à cause d'un-trois personnes sur la voie quatre-un-huit. CE Ouest Nuber à zéro-sept-un-deux-deux-zéro-deux-zéro à zéro-trois-deux-neuf. Veuillez répéter».

Halte 18263 le 7.12.20 avant Signal C419; 13 personnes au voie #18, Nuber, 7.12.20, 3:29h.

Même les anciennes dénominations des voies des gares, uniques et utilisées depuis des décennies, sont "réinventées", ce qui provoque plus de confusion que de clarté. Les noms locaux (comme à Zurich Marie-Otto-Kaiser-Heiri pour les faisceaux M/O/K/H ou le faisceau Rose à Schaffhouse) ont fourni une couleur locale qui permet l'identification. Bien que cela soit toujours autorisé, de nombreux employés du poste d'enclenchement insistent pour travailler avec la table alphabétique officielle. Souvent pas par conviction, mais



parce qu'ils sont surveillés et qu'ils doivent s'attendre à des conséquences négatives s'ils ne l'utilisent pas.

Une sélection des rapports de l'Infra :

- La remise des formulaires d'ordres aux mécaniciens ont pris beaucoup de temps car ceux-ci ne sont pas habitués au nouveaux FO et ne savent pas où remplir quoi, voir en ont jamais vu. Les trains ont pris de 3 à 12 minutes pour la remise d'un FO selon le mécanicien.
- La combinaison des nouveaux FO et du Digit by Digit ont clairement compliqué la procédure de circulation en M&V
- Remise de Fo pour ralentissement. Quelques mécaniciens. Trains (17xx) entre 09h00 et 12h00. Surpris par nouveaux formulaires. Utilisation en premier de l'ancien. Perte de temps supplémentaire.
- FeedBack nouveau formulaire d'ordre depuis juillet : Lors de nombreuses perturbations sur SJU et SNE depuis début juillet (date de changement des FO et lors de remise de ceux-ci), trop de mécaniciens n'ont pas les nouveaux formulaires en cabine. Il en résulte une perte de temps supplémentaire inutile.
- Pas mal de minutes de retards inutiles ont été perdues suite au fait que les mécaniciens n'avaient pas les bons formulaires d'ordre valable dès 01 juillet.
- Situation difficile avec des retards jusqu'à 10' suite remise des nouveaux formulaires, adaptations des croisements et parfois des mécaniciens qui ne sont pas équipés avec les nouveaux FO.
- Problème avec le mécanicien du 2509 qui n'a pas les nouveaux formulaires d'ordre.
- 24xxx annonce une irrégularité à la voie au km 16.117. Les trains perdent jusqu'à 15' (7xx) pour la remise des nouveaux formulaire.

Suppression prévue d'emplois chez CFF Cargo

Suppression prévue d'emplois chez CFF Cargo au niveau du personnel des locomotives de Goldau et Brig. *VSLF Nr. 653, 24 novembre 2020, MG/HG/RJ*

Début novembre, CFF Cargo a organisé des séances d'information à l'intention du personnel à Brig et Goldau pour informer sur les suppressions de postes prévues parmi le personnel des locomotives de CFF Cargo. Étaient présents dans chaque cas Isabelle Betschart, G-PN / Tina Baumann, G-HR / Urs Reber, G-PN-TRA-LOE et les LLP locaux. D'après les retours obtenus, l'atmosphère à ces séances n'était pas des plus agréables...

Arth-Goldau

Selon CFF Cargo, le changement d'horaire 2021/22 ne permet plus d'exploiter le dépôt de manière rentable. Suite aux discussions avec l'infrastructure, des arrêts ponctuels de trains ont été obtenus en 2021/22, et aucun arrêt ne devrait plus être approuvé par CFF Infra à partir de la fin de 2022. Cette décision peut faire l'objet d'un recours.

Compte tenu de la situation économique de CFF Cargo et des perspectives économiques générales, Cargo se sent contraint de fermer le dépôt au plus tard le 31 décembre 2022. Par conséquent, les 42 emplois restants doivent être supprimés d'ici à la fin de 2022.

Des postes réservés au sein de CFF Voyageurs, CFF Cargo International et SOB sont proposés comme solution pour le personnel concerné. Ces postes réservés se trouvent à Bellinzona, Zoug, Olten, Aarau, Beinwil et Einsiedeln. Les sites de CFF Cargo RBL et Bâle pourraient également reprendre du personnel.

Il n'est pour l'heure pas possible d'estimer combien de mécanicien.ne.s changeront d'employeur et de lieu de travail.

La fermeture définitive du dépôt Cargo à la fin de l'année 2022 semble être actée. Il serait alors possible de déplacer les emplois relevant de la CCT vers RBL ou Bâle. Il est possible de se demander si la fermeture du site d'Arth-Goldau a un réel sens économique...

CFF Cargo a sollicité des entretiens avec les gouvernements cantonaux de Schwyz, d'Uri et du Valais à ce sujet.

Brigue

En raison de la réduction du trafic de transit via l'axe du Simplon en raison de l'ouverture du tunnel de base du Ceneri ain-

si que de la réduction du trafic intérieur, CFF Cargo estime également nécessaire de supprimer des emplois à Brigue.

Cet hiver, quatre emplois de CFF Cargo vont être supprimés. Comme alternative, la division Voyageurs des CFF propose quatre postes pour le personnel concerné à Brigue. Le VSLF est actuellement en train

de vérifier si effectivement le trafic via Brigue a reculé ou si c'est uniquement un déplacement de certaines prestations qui ont cette incidence sur les besoins en effectif pour CFF Cargo sur ce lieu de service.



Table ronde

Les partenaires sociaux ACTP, SEV, transfair et VSLF ont convenu avec la direction de CFF Cargo d'organiser des tables rondes afin d'échanger sur le sujet. Aucune date n'est encore connue. Les sujets abordés seront certainement ceux des incidences de ces suppressions d'emplois pour CFF Cargo d'un point de vue général. Nous tenons à souligner que Cargo n'a actuellement procédé à aucune suppression d'emploi selon la CCT en vigueur. Les nouveaux emplois proposés en interne et en externe ne sont pour l'heure que des suggestions. Il est impossible de prévoir à l'heure actuelle dans quelle mesure et dans quelle proportion des emplois pourront être maintenus à Goldau et ailleurs. La question se pose également de savoir si un dépôt "flexible" Cargo-Voyageurs-SOB ne pourrait pas être mis sur pied à l'avenir, avec les synergies évidentes que cela permettrait de constituer sur un plan régional.

Négociations CCT CFF Cargo International

Robert Jäggi, responsable CFF C International
L'année prochaine, pour autant que la pandémie de Covid le permette, des négociations sur la CCT auront lieu à la demande de CFF Cargo International. La nouvelle version de la CCT doit entrer en vigueur le 1.1.2022. Le VSLF revendique une augmentation de l'attractivité dans les services par équipe et en rotation. L'actuelle CCT de 2012 garde sa validité jusqu'à ce qu'elle soit dénoncée par une des deux parties contractantes.

Location de personnel au sein du personnel des locomotives

La location de personnel des locomotives existe déjà depuis la libéralisation du marché ferroviaire. Cependant, qu'est-ce que cela signifie pour le mécanicien concerné ? Dans de nombreuses branches on a depuis longtemps eu recours à du personnel temporaire ou du travail intérimaire pour compenser des pointes de production ou de maintenir la production en cas de pénurie de personnel. *Raoul Müller, Comité central VSLF CFF-P*

Une nouveauté réside dans le fait de vouloir maintenir les employés au niveau salarial le plus bas ou de créer des conditions contractuelles non contraignantes. Cette situation est aussi reconnaissable auprès du personnel des locomotives depuis la libéralisation au niveau du marché des prestations ferroviaires avec une tendance à recourir à la location de personnel ou au travail temporaire. Des entreprises entières se sont donc spécialisées dans la formation de personnel des locomotives pour

finalement les louer à des compagnies. Les petites entreprises de transport ferroviaire (ETF) possèdent souvent des structures svelttes au niveau du personnel et louent leurs mécaniciens en cas de besoins. Fondamentalement, il est interdit pour un employeur de louer ses employés auprès d'une entreprise tierce, mais avec l'autorisation expresse de ces derniers et en tenant compte des dispositions légales des mesures de protection de la loi sur la location des services, cette permission peut

leur être accordée. Dans la Cause Erstfeld, dans laquelle les CFF ont recouru pour la première fois à la location de personnel à une autre ETF, ce sont les associations du personnel qui ont repris ce rôle. Je reviendrai plus tard sur les détails.

Par le passé, à de nombreuses reprises, les prestations du Voralpenexpress ont été effectuées par d'autres ETF, mais en règle générale cela a été effectué sur la base d'une simple coopération entre les entreprises. Cette méthode de travail simple et produc-

tive a pris fin sous l'ère Meyer. Le résultat qui en a découlé est un renforcement de la situation tendue au niveau du personnel des CFF dans la région Nord-ouest de la Suisse et, pour la première fois, on a dû recourir à la location de mécaniciens à l'extérieur. La sécurité apportée par la CCT et la réglementation en matière de durée du travail par les BAR apportent une plus-value pour le personnel loué, dans le sens ou les conditions de travail du loueur représentent une amélioration pour le personnel loué.

Depuis le prochain changement d'horaire, les CFF loueront eux-mêmes du personnel à d'autres ETF. D'une part, en entrant dans le trafic « grandes lignes », le SOB n'a pas été en mesure d'acquiescer suffisamment de personnel pour occuper le dépôt d'Erstfeld et assurer ainsi les prestations

du train Gottardo. D'autre part les CFF ont dû continuer à exploiter le site en raison du prolongement de la concession de transport régional S2 entre Erstfeld et Zoug. La suppression du trafic « grandes lignes » aurait entraîné un sureffectif au niveau de ce site et conduit à des prestations peu attrayantes et improductives.

Afin de pondérer les effets négatifs de la séparation des concessions, les ETF se sont résolues à effectuer une production commune sous l'égide du SOB. Une planification efficace et donc une coopération au sens strict ne sont pas possibles en raison des différences au niveau des BAR. Malgré le refus du VSLF, l'attribution du personnel des locomotives CFF au nouveau site « Pool de production Erstfeld » a été imposé, sous la direction du SOB. Comme le SOB permet un plus long temps de travail sans pause (5 heures au lieu de 4 heures ½), il a fallu concéder pour la première fois à une dégradation des conditions de travail. D'une part, le SOB dispose en principe de conditions de travail très semblables et parfois meilleures que celle des CFF. D'autre part, le VSLF bénéficie de bonnes relations au niveau du partenariat social avec les deux ETF. A cela s'ajoute une consultation effectuée par la LPV-SEV au sein de ses membres à Erstfeld et qui fait état d'une forte approbation et d'un désir de collaboration sur ce lieu de service.

Au regard de futures locations de personnel qui seront engendrées par la répartition des concessions, nous continuons à considérer cet exemple d'un air très critique. A la condition que cette affaire ne constitue pas un préjudice et que chaque nouveau prêt de personnel doit être négociés avec des partenaires sociaux, nous sommes finalement ralliés à cette nouvelle forme de collaboration.

Néanmoins, nous continuons à être persuadés qu'à un niveau beaucoup plus simple – concrètement : le simple échange des chaînes de prestations entre les ETF – pourrait apporter une énorme plus-value dans la productivité du personnel des locomotives, particulièrement lorsqu'on observe les convergences entre le personnel des locomotives des CFF et celui de ses société-filles. Souvent, les similitudes vont jusqu'aux mêmes véhicules moteurs et aux mêmes lignes parcourues.

Afin de parvenir à une mise en application judicieuse, nous considérons qu'une uniformisation des prescriptions de travail entre les différentes ETF serait souhaitable. Si l'on transfère cette idée au niveau des mathématiques salariales, on pourra rapidement rendre visible le fait que les société-filles, créées uniquement à des fins de dumping salarial, vont devenir rapidement obsolètes.

Blocage de la traction

Blocage de la traction lorsque des portes sont ouvertes. *Groupe technique VSLF*

Après le tragique accident de notre collègue Bruno à Baden lors de l'été 2019, le VSLF a écrit aux entreprises CFF, BLS et SOB, ainsi qu'à l'Office fédéral des transports (OFT) avec la revendication suivante : dans le cadre des mesures de corrections à apporter aux portes de la flotte VU IV ainsi qu'à certaines portes d'ICN, un système de blocage de la traction lorsque les portes ne sont pas toutes fermées et verrouillées est à installer. Ces systèmes sont faciles à mettre en place et font déjà partie de l'équipement standard de la majorité des véhicules des ETF actives sur le réseau Suisse à voie normale.

Un système de blocage de la traction permet d'empêcher le départ d'un train lorsque le mécanicien ne prête pas attention au témoin rouge des portes et que celui-ci est encore allumé ou lorsque celui-ci est défectueux. Cela permettrait d'accroître sensiblement la sécurité des voyageurs au moyen d'un investissement somme toute assez modeste de la part des entreprises ferroviaires

Aujourd'hui, les premières locomotives Re460 en sont équipées. Il est très satisfaisant de constater que cette tâche est effectuée comme promis.



Des véhicules CFF et Turbo à Oberwinterthour



Appel d'urgence du poste de conduite

Mayday, Mayday, matricule un, trois, un, cinq, trois, zéro... C'est emblématiquement avec la nouvelle réglementation sur l'envoi des appels d'urgence que je me permets de commencer cette chronique sur le profil professionnel du mécanicien de locomotives en 2020. Le jeu de mots suivant aurait tout autant été indiqué pour l'intitulé : un pas en arrière en avançant vers un pas de côté. *Thomas Jacquard, mécanicien Berne*



Avec mes 34 ans de service, je regarde avec un brin de nostalgie sur les temps passés durant lesquels j'ai accompli mon travail de mécanicien de locomotives avec fierté, satisfaction et motivation. Le tout avec l'objectif d'atteindre rapidement le niveau de salaire le plus élevé, d'avoir le droit d'endosser le statut de fonctionnaire de la Confédération, de connaître une rotation annuelle avec une prise en considération de l'âge dans la répartition des tours ainsi que la rotation des jours de congé. Pouvoir disposer d'une réputation ainsi que d'une estime véritable de la part de l'employeur ainsi que de celle des clients. De se sentir comme une personne avouée, fiable et responsable dans et hors de la cabine de conduite. Le métier de mécanicien de locomotives est exigeant et la sécurité constitue toujours la première priorité. La roue de la locomotive n'est pas la seule à avoir tourné, celle de temps a aussi fait son chemin, de même que celles de l'évolution et la prétendue roue des améliorations ne sont pas restées sur place. L'homme aussi peut se développer et participer au progrès. La seule chose qu'il ne puisse pas faire est... de rajeunir son corps, si bien qu'après chaque année il soit âgé d'une année de plus. Je me fais des réflexions sur l'évolution de notre métier ces derniers temps et je me retrouve entouré d'une immense toile d'araignée remplie de déceptions. Le métier fier d'alors s'est retrouvé corrompu par des améliorations, des modifications, des obligations et des contraintes surmotivées, pour parvenir à une profession dépourvue de toute attractivité. Qu'est ce qui nous a conduit à cette situation ? Comment a-t-on pu aller si loin ? La réponse est

relativement simple. Profit, optimisation, pensée commerciale, orientation de carrière... tout a été entrepris pour répondre à ces points peu importe le prix que cela peut coûter. Malheureusement, le facteur humain ou collaborateur n'a jamais été pris en considération ni sollicité. Les fils ont été tissés par des personnes parfois étrangères à la profession, dans un style très euphorique. L'auto-affirmation et l'auto-gestion dans le but de se satisfaire soi-même. On a cependant oublié que le mécanicien représente le collaborateur de la base dans les trains et qu'il rend possible et garantit, dans les faits, l'exploitation ferroviaire ce qui devrait être l'objectif de toute compagnie de transport ferroviaire. Auparavant, le mécanicien de locomotives était en mesure de planifier et de jouir de sa vie privée. Aujourd'hui, cela est à peine possible car on ne peut plus faire confiance à rien. S'opprime sa part de responsabilité dans ce fait. Je renonce délibérément ici à faire état des disfonctionnements de Sopre et de ses conséquences catastrophiques sur le personnel. Ce serait une histoire sans fin. Chaque collaborateur subit des expériences négatives et douloureuses avec ce super-outil dévoreur d'argent et de nerfs. Afin de fuir un peu l'ensemble des influences négatives, de nombreux mécaniciens se sont résolus à choisir le travail à temps partiel, Flexa, « temps libre au lieu d'argent », etc. afin de disposer de plus de vie privée, de pouvoir mieux se reposer et d'améliorer leur qualité de vie. Disposer de collaborateurs satisfaits s'accompagne logiquement aussi d'un niveau de sécurité accru, ce qui constitue l'objectif suprême des CFF. Malheureusement, ces mesures

ne constituent qu'une illusion. Bien que le collaborateur concède à une diminution de son salaire, les jours de congé promis ne sont souvent pas garantis. Sans parler des erreurs de planification du personnel délibérément commises ou non. Apprentissage lors des temps libres, examens périodiques, Medical Services, examens de langues, projets discutables, réinvention continue des prescriptions de circulation PCT, flux constant d'information par les différents outils IT, ainsi que leur gestion constituent les tueurs de motivation de notre métier. Protection de la santé, prévention en matière de santé, ... des mots très prisés par les CFF. Malheureusement il semble ici que le personnel des locomotives en soit exclu. Exemples : succession de tours, constitution des tours, temps de repos et leurs transitions, longueur des prestations et leur contenu, temps de conduite, longueur des pauses, possibilité de se restaurer, fin de service avant et prise de service après les jours de congé. Cela n'intéresse personne. Fait par des machines pour des machines. Mécontentement, frustration, déception et perte de motivation augmentent le risque de danger. Ces signes, il y a longtemps qu'ils sont reconnaissables auprès du personnel des locomotives. Le mécanicien ne se sent plus pris au sérieux en tant qu'humain pas plus qu'au niveau de ses compétences. Un sentiment de mise sous tutelle et de retour au jardin d'enfant l'envahit. L'équité et la confiance, deux évidences aux CFF. Malheureusement, cette image est aussi trompeuse ici. Au début de leur carrière les mécaniciens plus âgés ont passé plusieurs années, voire même plusieurs dizaines

d'années à la réserve où toutes sortes de travaux leur étaient attribués et où cette réserve était correctement employée. Des tâches qui devaient être effectuées même si elles n'étaient pas toujours très enthousiasmantes. Des trains à remorquer, des trains à garer ou à mettre en place, des trains de supporteurs, des mises en tête, de la manœuvre etc. Le mécanicien était heureux lorsqu'il pouvait enfin entrer dans un groupe où les prestations, les temps de travail et les jours de congé faisaient l'objet d'une rotation. Où se situe le mécanicien plus âgé, aujourd'hui, 30 ans plus tard ? Réponse : à la même place qu'il y a 30 ans. La faute à sa connaissance des nombreux véhicules et à ses multiples connaissances des lignes qu'il a acquis dans des temps plus anciens alors qu'il était encore un mécanicien illimité. Ces connaissances lui procurent aujourd'hui les tâches effectives de la réserve accompagnées des tours extrêmes que ce soit tôt le matin ou tard dans la nuit. Le taxi le conduit à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, alors que le monde entier dort encore, dans des lieux de prise de service les plus éloignés qu'il soit possible de définir dans notre pays. La faute n'incombe pas aux jeunes mécaniciens. Ils ne sont instruits que de manière minimale et affectés à des lieux de service et sur des véhicules moteurs spécifiques. Dit stupidement : non utilisables pour la réserve. La vieille garde des mécaniciens peut effectuer ces prestations. Un vrai progrès aussi en matière de santé. Qui peut s'étonner lorsqu'on se met à se préoccuper de l'avenir de la profession. Lorsque le thème de discussion des mécaniciens s'oriente vers un calcul des jours qu'il reste à faire avant une retraite anticipée ou que les jeunes mécaniciens envisagent une réorientation professionnelle, on peut se dire qu'il y a quelque chose qui ne joue plus aux CFF. Le nouveau CEO semble avoir pris conscience de l'existence de certains problèmes mais cela ne signifie pas que prise de conscience rime avec mise en application. Le changement prend du temps, du courage et de l'écoute. Ce temps ne sera pas suffisant jusqu'à la prise de ma retraite anticipée. Oui, vous avez bien lu, retraite anticipée, car cela me permettra d'éviter un nouvel examen périodique ainsi qu'un examen de langues. Eh oui, j'améliore ainsi ma qualité de vie et je renonce à des disputes ennuyeuses qui se terminent toujours par « oui nous avons le droit de faire cela ». La sécurité occupe la plus grande priorité des CFF. Cet objectif ne peut être atteint qu'avec des collaborateurs satisfaits, sinon le progrès ne sera qu'un pas de côté.

Mayday, Mayday, matricule un, trois, un, cinq, trois, zéro

Le salut par le changement de poste

Nous le savons tous : les deux choses qui sont le moins agréables dans la vie du mécanicien, il y les examens périodiques et la visite médicale régulière. *Markus Leutwyler*

J'ai été convoqué à cette dernière, peut avant mon passage au BLS. Après de longues recherches, j'ai enfin trouvé le bâtiment avec Helsana à Zurich. La visite a commencé. Regarde, écoute, marche, ferme les yeux, ouvre les yeux ! Et ensuite, la pression artérielle. Rien que d'y penser ça a crevé le plafond. L'assistante médicale ma passé la manchette et s'est mise à pomper vigoureusement jusqu'à ce que ma main soit rouge foncé. Je m'attendais au pire. Plus tard lorsque je suis passé devant la doctoresse du nord de l'Allemagne aux allures militaires : Elle est trop haute, beaucoup trop haute. Quelque chose comme 160 sur 100. Je me suis fait la réflexion : on pourrait presque remplir un lac d'accumulation. La doctoresse s'est décidée à faire une nouvelle mesure. Elle a eu de la peine à passer la manchette sur mon bras. Elle a hésité, pris un mètre à ruban et l'a passé autour de mon biceps. Son front a commencé à se plisser. En silence elle a commencé à tripoter l'appareil. Tout à coup, la manchette a été remplacée par une plus grande et – oh miracle – la dernière mesure s'est révélée beaucoup plus basse. Mais la doctoresse n'était pas contente. Après tout la mesure précédente (indubitablement erronée) était bien trop élevée. Je lui ai expliqué que mon



existence dépendait directement un petit peu de cette mesure. Je serais sous peu au BLS, pour une période d'essai. Et si j'étais malade ... inimaginable ! Elle resta pourtant imperturbable : 140/88, c'est trop haut. Peur de l'existence ou pas.

Après de bien trop nombreuses questions, comme par exemple si j'avais une copine (je suis marié !), la visite médicale s'est terminée et la doctoresse m'a ordonné de faire une mesure de la pression artérielle sous 24 heures. Après tout, il s'agit de ma santé, m'a-t-elle insufflé avec sollicitude.

Peu de temps après j'ai reçu le rendez-vous de mon médecin de famille pour y effectuer la mesure prescrite. Mais à mon grand étonnement, j'ai reçu peu après un

Mail de la part de la doctoresse des chemins de fer qui disait ceci :

„Etant donné que selon l'employeur, Monsieur Leutwyler a quitté l'entreprise à fin septembre, la clarification de ce cas est superflue pour nous.“

Si seulement c'était toujours aussi facile de rester en bonne santé. Un changement de poste suffit !

P.S. J'ai néanmoins fait effectuer la mesure car il s'agit finalement de ma santé. Elle était en ordre.



Arrêtés du TAF à l'encontre de CFF SA

Appréciation par le VSLF des arrêtés du Tribunal administratif fédéral (TAF) en-vers les CFF dans une procédure lancée par quatre mécaniciens de locomotive Voyageurs des CFF. *Extraits de la lettre du VSLF au Conseil d'administration des CFF SA*

La base spécifique est l'arrêt A-602/2018 et les situations des défendeurs des quatre affaires sont en principe les mêmes. Trois des quatre plaignants ont obtenu gain de cause de la part du TAF.

Situation initiale

En raison de l'introduction tardive du Léman Express en 2015 et 2016, il s'est avéré que trop de mécaniciens de locomotive étaient employés au dépôt de Genève et qu'il y avait "trop peu de travail". En conséquence, de courts tours de service ont parfois été attribués, ce qui a rapidement fait passer les comptes de temps de travail en zone négative.

Il est important de comprendre que le nombre de jours travaillés, et donc de jours libres également, est fixé au début de la période de l'horaire et ne peut être modifié. À partir du nombre de jours travaillés, on calcule la durée moyenne de travail à réaliser par jour. L'octroi de ce temps est de la responsabilité de l'employeur, car le personnel des locomotives ne peut et ne doit pas effectuer de travail de sa propre initiative.

Un temps de travail journalier accordé insuffisant entraîne une demeure de l'employeur, qui doit être accordée à la fin de l'année, dans les limites des fourchettes promises par les CFF dans la CCT. Selon les explications des CFF, le manque de temps ne devrait pas être accordé, mais devrait être compensé par des jours de travail supplémentaires « aux frais » de l'employé.

Le TAF a confirmé en statuant que cela ne s'applique pas ainsi. Il est regrettable que la logique qui sous-tend cette démarche ne soit toujours pas comprise ou ne veuille pas être comprise par les responsables, d'autant qu'elle correspond à leurs exigences.

Le jugement selon la CCT du Tribunal arbitral entre le VSLF et le SEV contre les CFF SA du 28 octobre 2010 est basé sur le même problème dans la mesure où les limites selon la CCT n'ont pas été respectées et n'ont pas été correctement traitées à la fin de l'année. L'arrêt a eu un effet rétroactif sur les heures supplémentaires de tous les employés de l'ensemble des CFF (y compris CFF Cargo) et a entraîné des coûts considérables pour les CFF. Après plus d'un an d'attente de notre part, nous avons alors demandé un arbitrage, car l'opinion des CFF selon laquelle les chemins de fer fé-



Tribunal administratif fédéral à St. Gall

déraux ont toujours raison et que les règlements, dont la CCT, sont toujours sujets à interprétation – naturellement en faveur des CFF – a imprégné l'ensemble du processus. La même attitude a probablement conduit à cette décision actuelle, qui a été une fois de plus perdue par les CFF.

La décision arbitrale de 2010 a examiné la responsabilité des CFF en matière de respect des limites applicables pendant l'année et à la fin de l'année, que le solde d'heures soit positif ou négatif. La répartition du travail étant obligatoirement effectuée par l'employeur, le personnel n'ayant aucune influence, il en découle que ce-lui-ci ne peut être tenu responsable de cette situation. Le service de planification est responsable de la répartition du travail, mais il le fait sans tenir compte des comptes de temps des employés. À cet égard, le supérieur hiérarchique (CLP) n'a aucune influence sur les comptes de temps de travail des subordonnés, puisqu'il ne répartit pas directement le travail et sa durée. Ce triangle mécanicien de locomotive - planification – supérieur hiérarchique existe

depuis l'époque où un jour de travail n'a plus été compté comme jour de travail indépendamment du temps, mais est désormais comptabilisé à la minute près. Selon l'argumentation des CFF auprès du TAF, le problème n'est pas encore résolu.

En raison de ce problème, la CCT 2015 a stipulé de manière explicite et non ambiguë que "la responsabilité du respect des limites et du contrôle associé aux comptes de temps incombe aux supérieurs hiérarchiques".

La question de savoir si les mécaniciens de locomotive du site de Genève ont trouvé des solutions pour compenser le manque de travail, c'est-à-dire de trains à conduire, sur une base volontaire ou sur la base de la CCT, n'est pas l'objet de cette lettre. Le fait est que souvent, seul le minimum de 6 heures par jour ouvrable de la CCT était alloué, ce qui a rapidement fait passer les comptes d'heures dans la fourchette négative.

Au cours de l'année, les conducteurs de train plaignants ont attiré à plusieurs reprises l'attention de leurs supérieurs sur

le fait que leurs comptes de temps diminuaient et ont demandé plus de travail. Ils ont rempli loyalement leur devoir envers leur employeur. Comme aucun travail supplémentaire n'a été attribué, il y a eu une demeure de l'employeur qui s'apparente à un cas d'école.

Le problème qui a conduit à la plainte déposée par quatre mécaniciens du dépôt CFF P à Genève est connu en interne aux CFF depuis de nombreuses années et n'a apparemment pas été résolu.

Extraits de l'arrêt A-602/2018 :

« [La] tâche [du supérieur hiérarchique] consiste plutôt à vérifier les comptes de temps de travail de ses subordonnés et, si nécessaire, à contacter le service responsable de la répartition du travail afin de lui donner des instructions qu'il devra ensuite suivre ou non. Il doit également décider à la fin de l'année dans quelle mesure un solde négatif doit être maintenu ou compensé totalement ou en partie. »

Epilogue :

Le fait que les CFF nient devant le TAF toute violation de la CCT laisse supposer un grand manque d'expertise ou simplement une arrogance systématique des personnes concernées.

Tout l'argumentaire des CFF est axé sur la défense des supérieurs du personnel des locomotives. Cela prête à confusion, puisque c'est l'employeur CFF qui a été enjoint à réapprovisionner les comptes de temps et non explicitement le supérieur hiérarchique.

Selon l'argumentation des CFF, c'est explicitement le supérieur hiérarchique qui a la compétence et la tâche de gérer les comptes de temps en fin d'année. Si tel était le cas, le renflouement des comptes de temps aurait été effectué et les quatre plaintes des mécaniciens n'auraient jamais été déposées.

En fin de compte, la question demeure de savoir qui a décidé de laisser la situation s'aggraver jusqu'à ce que les CFF perdent trois affaires sur quatre devant le TAF au lieu d'aider les mécaniciens concernés à exercer leur droit légitime.

La réputation des CFF en tant qu'employeur correct a subi un préjudice à la suite de ces arrêts. La faute en revient à la non-attribution interne de ces compétences, associée à des objectifs financiers. Les coûts, financiers mais pas uniquement, dépassent de loin les gains minimes espérés.

Informez les supérieurs

En cas de manque de travail ou de tours trop courts, il est important d'en informer régulièrement le supérieur hiérarchique. Un court e-mail mensuel est par exemple une bonne idée.

Covid-19 – six mois plus tard

De nombreux collègues qui ne peuvent pas s'appuyer sur le télétravail se demandent pourquoi les mesures de protection sont gérées de manière si différente. Il s'agit d'une question légitime. *Comité du VSLF*

Dans la cabine de conduite, nous nous trouvons parfois côte à côte avec de parfaits inconnus pendant des heures. Avec le masque, mais à une distance de moins de 1,5 mètres. Sommes-nous tenus de mettre notre santé en danger dans l'intérêt de notre employeur?

La réponse des chemins de fer n'a pas tardé à venir: «Cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles!» D'accord, ... mais qu'est-ce que cela a à voir avec la prévention contre les contagions? Certaines compagnies ferroviaires ont veillé à ce que, sur demande, le mécanicien de locomotive ne soit pas accompagné d'un aspirant mécanicien, tandis que d'autres ne l'ont pas fait. Si ce n'est pas la bonne volonté qui fait défaut, cela est probablement dû aux possibilités limitées d'adaptation de la planification. Une conséquence directe de plusieurs années de tentatives pour remplacer les compétences ferroviaires par des systèmes automatisés et des processus opérationnels rigides. Compte tenu du manque de ressources, probablement pour la même raison, les candidats intéressés par le métier de mécanicien de locomotive sont également priés d'être patients jusqu'en 2021-2022.

Il semble qu'aucun mécanicien de locomotive n'ait été infecté jusqu'à présent. Si, sur la base des données actuelles, une telle déclaration est vraiment fiable, cela reste encore à prouver. Est-ce pour cela qu'il n'y a pas de désinfectant dans la cabine? Au printemps, CFF Cargo International a pu le mettre à disposition sur tous les véhicules après une semaine seulement.

Si le risque de contagion dans la cabine est minime et peut pratiquement être exclu, pourquoi est-il recommandé de travailler à domicile? On peut se demander pourquoi tous les «cheminots» ne retournent pas sur leur lieu de travail, d'autant plus que l'on peut mieux travailler en équipe au bureau, et pas seulement du mardi au jeudi.

Si un mécanicien de locomotive ou un aspirant mécanicien veut éviter de mettre sa famille en danger et préfère être seul dans la cabine, il doit par contre faire face aux "conséquences du droit du travail". Cela n'est guère justifiable et n'augmente certainement pas la confiance.

Dans le secteur de la santé, le problème est encore plus grave. On prétend en fait que vous continuez à travailler même si vous avez été infecté par le coronavirus; là aussi, la motivation donnée est la pertinence du système.

Une chose qui nous inquiète, c'est qu'une société à deux classes est de plus en plus considérée comme allant de soi, où le télétravail définit les priorités pour le maintien de l'entreprise, tandis que les efforts pour répondre aux besoins existentiels de la base d'exploitation laissent souvent à désirer.

Nous sommes absolument prêts à assumer nos responsabilités. Nous aussi, nous souhaitons que les formations se poursuivent. Mais il faut aussi prendre au sérieux les préoccupations qui nous concernent.

Nous ne pouvons pas oublier que les chemins de fer ont parfois trouvé des solutions très accommodantes et simples et, pour cela, nous leur en sommes très reconnaissants.



Samuel Suter, responsable de l'aide à la conduite de la police des transports

La police des transports est, de manière générale, compétente pour assurer la sécurité dans les trains et dans les gares des CFF ainsi que de certains partenaires contractuels au sein des entreprises de transports concessionnées. L'interview a été menée par Markus Leutwyler le 18 août 2020 dans la division de l'aide à la conduite de la police des transports située à Olten.

Les faisceaux de garage ainsi que l'ensemble du domaine ferroviaire font partie de cette mission. La police des transports est aussi un interlocuteur pour d'autres corps de polices tels que les polices municipales, cantonales ainsi que la police fédérale (Fedpol), de même que pour le corps des gardes-frontières et les polices militaires. La centrale d'engagement est la plaque tournante où les appels d'urgence des clients et du personnel sont coordonnés ou retransmis plus loin. Elle sert aussi de centrale de gestion et d'engagement pour les forces d'intervention de la police des transports et des services de sécurité. La centrale se situe dans le même bâtiment que le centre de gestion du trafic « Centre » des CFF. Samuel Suter est responsable des secteurs « Vidéo et graffitis » ainsi que du département « centrale de contrôle des opérations. Il a fonctionné comme officier au sein de la police criminelle de l'armée suisse et a changé d'employeur en 2018 pour rejoindre la police des transports.

LocoFolio: Existe-t-il plusieurs centrale de commandement? Ou, comment le multilinguisme peut-il être assuré?

Samuel Suter : La centrale d'Olten couvre l'ensemble du pays et, ce qui est souvent oublié, l'étranger aussi. Nos trains circulent au-delà des frontières du pays. Nous servons aussi d'interface avec les autorités étrangères. Les langues sont un point important. Dans notre centrale la permanence doit

garantir trois langues nationales plus l'anglais, 24 heures sur 24. Nous avons beaucoup d'appels émanant de voyageurs qui ne parlent aucune de nos langues nationales. En règle générale, ces personnes parlent plus ou moins bien l'anglais ou l'espagnol. C'est pourquoi nous recrutons principalement des collaboratrices/teurs multilingues, ce qui représente un très grand défi. Il faut s'imaginer le profil de l'emploi, les exigences sont très élevées : Il doit s'agir d'un policier déjà formé avec les connaissances juridiques nécessaires afin que les compétences de l'action policière soient garanties. De nombreuses années d'expérience professionnelle sont importantes, car un collaborateur de la centrale soutient souvent les collègues qui se trouvent en engagement à l'extérieur. Un policier expérimenté peut apporter le calme nécessaire dans certaines situations et se protéger lui-même des émotions qui le submergent, donc garder la vision d'ensemble. Idéalement, le collaborateur doit aussi disposer du know-how des chemins de fer afin qu'il soit déjà en possession des concepts du monde ferroviaire. Il doit aussi comprendre où se situent les dangers de l'exploitation ferroviaire et connaître les prescriptions de sécurité. Idéalement il apporte aussi de bonnes connaissances de l'infrastructure ferroviaire, accompagné par une bonne connaissance des lieux. En outre, il est nécessaire d'être doté d'une grande affinité avec les outils IT. A la place de

travail, dans les centrales, près de 20 à 30 applications différents sont utilisées. Les applications typiques de la police telles que ELS (Système de gestion de l'engagement) complété par un système de traçage de nos collaborateurs ainsi que les systèmes CFF tels que ROSY (localisation du matériel roulant), CERES (Planification des voitures et locomotives) ou RogF-System (voyageurs sans titre de transport valable), ALEA et un certain nombre d'autres applications constituent le cœur du système. A cela s'ajoutent des moyens de communication, y compris le système radio Polycom. Finalement il y a lieu d'assurer une disponibilité personnelle dans le cadre d'un travail en rotations 24 heures sur 24, 365 jours par an. Comme nous travaillons principalement à Olten, cela représente parfois de longs parcours à nos collègues pour se rendre au travail. Nous avons accès à quasiment 2000 caméras fixes. Elles sont installées dans les gares ou près d'infrastructure dont la protection est importante. Les caméras installées dans les trains sont en principe des installations off-line, dont les enregistrements ne peuvent être extraits et lus qu'après coup. Si quelqu'un presse le bouton d'urgence dans un train, selon le type d'installation, non seulement les conversations sont transmises en direct mais aussi parfois des images fixes saisies par les caméras embarquées. Lorsqu'une collaboratrice ou un collaborateur s'annonce dans le cas d'un appel d'urgence par le biais de l'annonce « Appel d'urgence, police des transports. Avez-vous besoin d'aide? », la plupart du temps il n'y a pas de réponse. Souvent le passager a confondu le bouton des portes avec l'appel d'urgence. Dans ce cas les images de la caméra permettent d'évaluer la situation.

Après un incident, nous sommes responsables pour lire les enregistrements vidéo du train. Nous visionnons les images, les évaluons et les mettons à disposition des autorités d'enquête ou d'investigation. A ce sujet, il y a lieu de tenir compte des dispositions légales, par exemple en matière de protection des données personnelles qui seront strictement respectées. La division Vidéo est compétente en la matière.

Est-ce que les appels d'urgence ferroviaires (appels GSM-R des mécaniciens) sont retransmis à la centrale de la police des transports?



Samuel Suter, responsable de l'aide à la conduite de la police des transports

Non, ce n'est pas (encore) le cas. Finalement, c'est une question de ressources. Il est important que quelqu'un puisse évaluer la situation, sinon ça n'a pas de sens. Pour le moment, cela fonctionne bien, les centres de gestion transmettent les informations rapidement et de manière orientée.

Et lorsque cela va dans l'autre sens? Pouvez-vous rediriger les informations émanant d'un appel de secours qui parvient à votre centrale directement aux centres de gestion du trafic?

Actuellement ce n'est pas non plus le cas, mais nous allons recevoir, à l'avenir, un nouveau système de téléphonie qu'on appelle ContactCenter, qui permettra d'établir des conversations en mode conférence. Mais en règle générale, la retransmission d'un appel de secours n'est pas un objectif prioritaire. Nous recevons un appel de secours, nous évaluons les faits dans le système de gestion des opérations et prenons les mesures nécessaires. Nous garantissons ainsi le dispositif d'alerte.

Est-ce que votre numéro d'appel 0800 117 117 est suffisamment connu du public? Souvent les personnes externes appellent le numéro normal de la police.

Ce n'est pas seulement le numéro de la police des transports qui n'est pas assez

connu. C'est aussi la police des transports elle-même et le rôle qu'elle est appelée à jouer. Nous devons, en outre, souvent recourir à la police externe, car nos effectifs ne sont pas forcément assez importants pour pouvoir intervenir. Dans certains cas, les centres de gestion nous alertent ainsi que le 117. Parfois, les informations nous parviennent trop tard depuis les organisations externes. Dans l'ensemble, je suis sûr qu'il y a encore de l'espace libre à ce niveau. L'outil d'alarme interne des chemins de fer „Alea“ est un outil crucial dans les cas de dérangements et d'événement au niveau de l'exploitation. Depuis 2018 nous y avons accès, ce qui nous permet d'être plus efficaces. Il est clair que nous ne pouvons pas le surveiller de manière permanente mais il constitue une aide importante. Par exemple, nous pouvons y relater les cas où nos forces ont dû intervenir.

Il existe toujours des confusions entre les différents services de sécurité: police des transports, service de sécurité du ZVV, Securitrans ou protection des bâtiments. Quelles relations existent entre les différentes organisations?

La police des transports porte une veste jaune avec un motif à carreaux bleu-argent avec une inscription police. Les services de sécurité une veste jaune lumineuse.

Purement au niveau de l'entreprise, Securitrans est séparé de nous. Mais nous collaborons étroitement. Le corps entier de la police des transports dispose de 225 collaboratrices/collaborateurs, y compris la conduite et les services arrière. C'est très peu, surtout en regard du service 24 heures sur 24 dans toute la Suisse. C'est pourquoi nous dépendons des services de sécurité. Nous sommes aussi en collaboration étroite avec Securitas et les ZVV. La police des transports commande des prestations au service de sécurité en complément de nos effectifs. Notre centrale de commandement dispose de très nombreuses informations relatives à qui est disponible où et quand et est en mesure de fournir les personnes compétentes directement depuis la centrale de chaque organisation.

Prenons, par exemple, un voyageur sans titre de transport valable qui se montre peu coopératif lors d'un contrôle. Souvent, il n'y a pas de patrouille de la police des transports à proximité, respectivement dans le train concerné, mais éventuellement une équipe des services de sécurité. Nous pouvons alors recourir à leurs services. Les limites sont cependant atteintes lorsqu'il s'agit de disposer de compétences ou de connaissance policières. Dans ce cas, les services de sécurité peuvent commencer l'intervention et nous dépêchons



Photos: Markus Leutwyler

ensuite des policiers de la police des transports ou d'un autre corps partenaire pour des mesures supplémentaires.

Etes-vous tous des policiers formés?

A quelques exceptions près dans les services administratifs ou techniques, nous sommes tous policiers.

Quelle différence existent entre la formation de la police des transports et celle des services de sécurité ? Est-ce qu'on peut passer de collaborateur de sécurité à la police ?

Il existe un moyen de passer d'agent de sécurité à policier. On passe d'abord une sélection préliminaire, l'examen d'entrée de la police PAP. Il y a ensuite la possibilité de postuler à la police des transports avec le processus habituel de sélection. Si le candidat est retenu, nous l'envoyons dans une école de police appartenant au concordat comme St. Maurice, Amriswil ou Hitzkirch, où il effectuera la formation spécifique. L'aspirant fait la formation de police de deux ans sur ce site. Après deux ans il rejoint notre corps. Cependant, il n'est pas possible à l'agent de sécurité de devenir policier en rejoignant tout simplement notre organisation. Policier est une désignation professionnelle protégée avec des critères clairs.

Est-ce que la police des transports est compétente uniquement au sein des CFF et des sociétés filles ou existe-t-il des autres sociétés ou elle est active ?

Il existe des contrats entre la police des transports et d'autres entreprises de transports concessionnées en Suisse. En outre, pas uniquement sur les rails mais aussi sur la route. Cela signifie, par exemple, que nous recevons une alarme à notre centrale et que nous disposons de l'aide nécessaire jusqu'à ce qu'une de nos patrouilles puisse se rendre sur place. Cependant, indépendamment du fait qu'on ait un contrat avec l'entreprise ou non, nous devons intervenir ; nous sommes contraints à porter secours en cas d'urgence. Tout appel d'urgence qui provient de l'extérieur de notre domaine d'activité est traité consciencieusement.

Quelles tâches sont dévolues à la division graffiti ?

Les graffitis sont une très grande contrainte pour les CFF, pas seulement au niveau financier. Tout particulièrement actuellement ou nous avons atteint des limites au niveau du matériel ferroviaire. Nous déployons beaucoup d'efforts pour réduire les dégâts matériels occasionnés par les sprayeurs, dans le cadre du département Video et Graffiti. On ne pourra jamais l'empêcher complètement.

Quels moyens sont adaptés au combat contre les graffitis ?

Dans ce cas, il n'existe qu'une seule solution. Des travaux de construction permettent de rendre l'accès aux faisceaux de garage plus difficile. Mais il faut recourir à d'autres mesures au niveau technique, au niveau du personnel respectivement des mesures tactiques. Il y a des mesures préventives et des mesures répressives. Les chiffres montrent clairement que la répression est un moyen efficace. Dès qu'une personne d'un groupe de sprayeurs est prise en flagrant délit et qu'elle est déferé devant la justice, cela a une influence sur les autres, donc une répercussion dissuasive et finalement préventive. Cela est aussi démontré par les chiffres. Les incidents sont ensuite en nette diminution. Mais ni la prévention, ni la répression ne peuvent conduire au succès. Il y a besoin des deux. Nous sommes également sur le point de lancer des innovations.

Combien de groupes de sprayeurs existe-t-il ?

Je ne peux pas vous donner le nombre exact. Il existe des petites et des grandes cellules. Il existe une grande scène dans la région de Berne. A Zürich il existe une très grande scène qui a tendance à s'étendre dans toute la Suisse. Les sprayeurs sont

très bien connectés au niveau national et même international. Il y a lieu ici pour nous de tisser des liens avec d'autres autorités.

Etes-vous encore compétents dans d'autres domaines, auxquels on ne penserait pas de prime abord ?

Si un automate à billet est vandalisé ou qu'il est victime d'un „Cashtrapping“ pour une prestation ou même un retrait d'argent, nous recevons une alarme et nous prenons les mesures nécessaires. Souvent, il ne s'agit pas d'auteurs isolés mais de groupes et notre objectif est de répondre à ces alarmes qui proviennent à notre centrale de contrôle des opérations, par exemple depuis un guichet des billets en raison d'un cambriolage, d'un vol ou d'agression. Notre centrale répond aussi aux alarmes déclenchées par le personnel des trains au moyen de l'application et nous organisons les secours en fonction de nos disponibilités.

Quelles sont les contraintes qui s'exercent sur la police des transports et qu'est-ce qui rend la profession particulièrement attrayante ?

Partout où il existe des humains nous rencontrons aussi la société humaine. Que ce soient des personnes désorientées, des enfants perdus, des personnes disparues, des personnes violentes, des vols et le domaine des toxicomanies. Tout ce qui se passe ailleurs, nous le rencontrons dans le domaine ferroviaire. Dans le cadre de ces compétences, il existe cependant des limites, par ex. en matière de police judiciaire.

Les beaux côtés sont souvent là où nous avons pu venir en aide aux personnes dans le besoin. Surtout s'il existe en plus une composante humaine importante. Imagine qu'une mère appelle désespérément notre centrale et explique que son enfant de cinq ans est monté tout seul dans le train et qu'elle est toujours sur le quai. Lorsque notre coordination permet finalement de réunir la mère et son enfant, c'est pour nous un point culminant. Mais aussi lorsque nous arrivons à appréhender un délinquant qui porte atteinte à nos clients ou à l'entreprise est finalement remis aux autorités.

Le métier de policier est très varié et proche du pouls de la vie de la société.

Lorsque j'ai pu aider quelqu'un dans mon domaine professionnel, je suis préoccupé de ne pas savoir comment l'histoire s'est terminée. Est-ce qu'il y a eu une fin heureuse ? Comment vous vous en occupez ?

Naturellement nous sommes soumis aux mêmes conditions cadres que les autres corps de police, cela signifie que nous ne

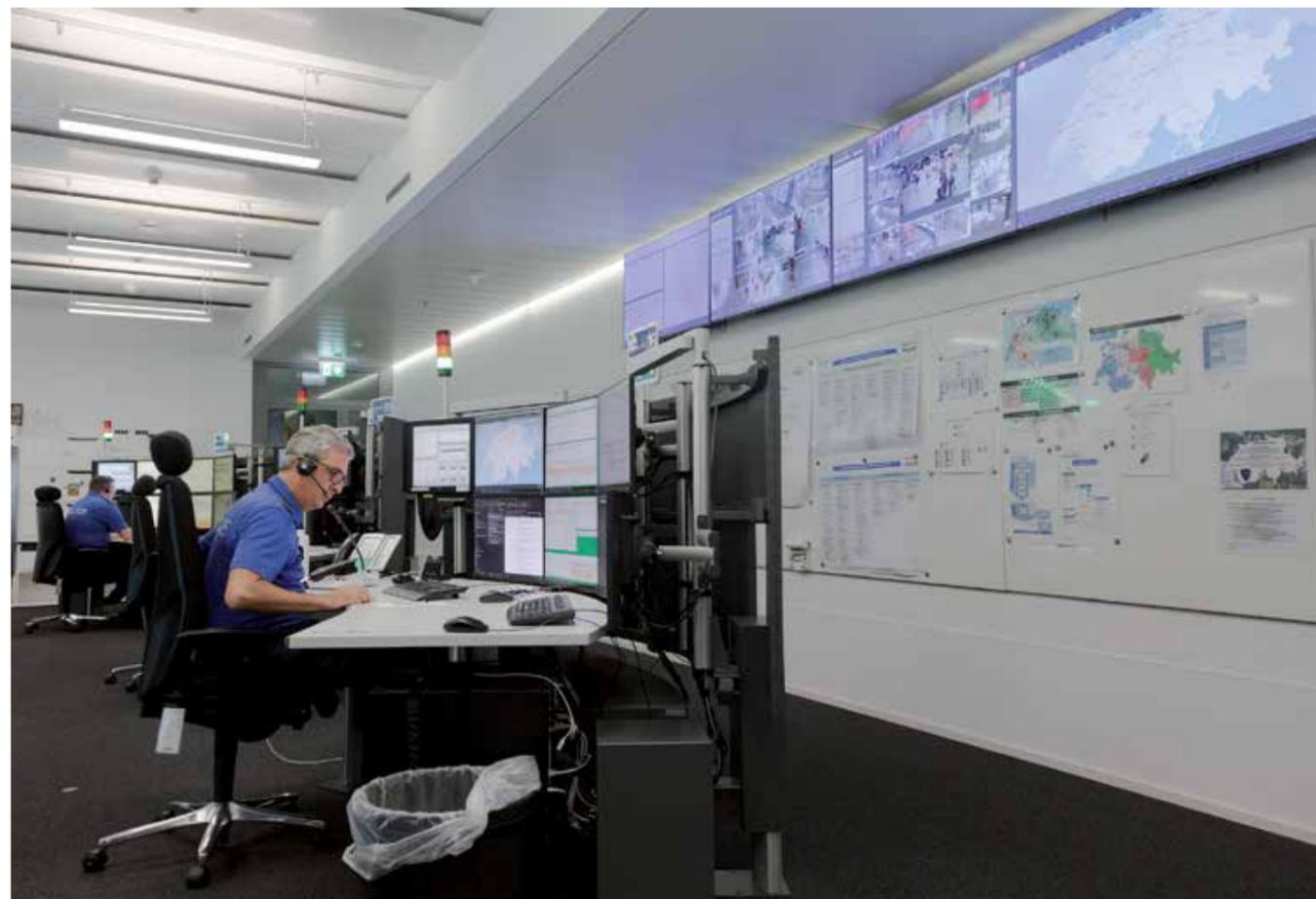


devons transmettre fondamentalement des informations que lorsque cela a une justification juridique. Et naturellement toutes les personnes impliquées ne sont pas informées des suites données à l'affaire, nous non plus. Cela fait partie du quotidien professionnel. Il y a aussi les choses moins jolies, auxquelles nous sommes confrontés plus que de raison. Dans ce cas on n'aimerait surtout pas savoir comme l'affaire se termine. On a fait notre travail et on a aidé du mieux qu'on pouvait. On doit savoir aussi se détacher du destin des victimes et des auteurs. Il y a aussi des personnes qui apparaissent régulièrement. Parfois, cela nous fait de la peine pour ces personnes et d'une autre part, on doit établir ici aussi, une frontière intérieure. Nous ne pouvons pas nous occuper de chaque destin. Un po-

licier est un homme en uniforme avec une mission. C'est justement le port de l'uniforme qui nous permet de nous accompagner avec certaines situations pesantes.

Comment sont ressentis des accidents au cours desquels des personnes sont blessées ?

Les accidents impliquant des personnes font partie des plus mauvais événements. Ils ont la plus grande priorité étant donné que la vie en tant que bien le plus précieux est en danger. Aussi bien à la centrale de commandement qu'à la division Vidéo et Graffiti, c'est un thème quasi quotidien. A la centrale d'engagement, nous étudions tout de suite les images des caméras. C'est une tâche de police centrale. Si nous ne pouvons pas exclure l'intervention



Histoire de la police ferroviaire suisse de 1844 à 2010

Informations extraites d'un travail de master de Sebastian Kessler. Kessler travaille en tant que policier des transports à la centrale et a étudié l'histoire en cours d'emploi.

Les débuts de la police des transports remontent loin dans l'avant dernier siècle. Déjà six ans avant la mise en service du premier chemin de fer, il existait déjà une législation à ce sujet. Pour y parvenir, on s'est basé sur les expériences faites à l'étranger. En 1835, une première ligne a été ouverte en Bavière. D'après la loi, il était interdit d'aller sur les rails. La surveillance devait être assurée par les polices locales. Comme cela n'a pas été réalisé avant la mise en service, les compétences de surveillance ont été remis au personnel des chemins de fer. Le terme « police ferroviaire » était né.

Au début, en Angleterre, les rails étaient accessibles à tous les utilisateurs. C'est ainsi qu'on a assisté à une concurrence entre les rapides locomotives à vapeur et les trains hippomobiles. Le chaos était programmé. Une autre problématique était engendrée par les escarbilles projetées par les locomotives à vapeur qui enflammaient les champs ainsi que les toits en chaume des maisons. Ces problèmes ont été combattus par la création d'une police des chemins de fer qui était chargée d'assurer la sécurité technique des installations.

En Suisse, les compagnies de chemins de fer ne se sont pas fait que des amis. Expropriations, incendies, perte de travail en raison de l'introduction de cette nouvelle technologie, voici quelques raisons parmi d'autres qui ont fait que le chemin de fer était aussi détesté. Il existait des passages dans

les concessions des chemins de fer qui avaient pour but de protéger les compagnies par rapport à la population. Les policiers ferroviaires ont obtenu les mêmes compétences que les policiers « normaux ».

Les domaines de compétences de la police ferroviaire ont été étendus toujours plus lors du siècle dernier, aussi en ce qui concerne la sécurité des personnes. Avec la suppression des postes de certains employés techniques comme les garde-barrières, on a assisté à la disparition des personnes qui pouvaient assumer des tâches de surveillance. Durant les années 80 du siècle dernier, une dégradation sensible des installations de sécurité a vu le jour, de sorte que la confiance des passagers des chemins de fer a fortement chuté.

En 1994 un service de sécurité a été introduit dans la communauté tarifaire du canton de Zürich ZVV. En 1995 il a été rebaptisé « police ferroviaire ». Des années turbulentes ont suivi lors du passage de l'entreprise de la Confédération en SA. Securitrans, une Joint-Venture entre les CFF et Securitas a assuré la sécurité des chemins de fer entre 2001 et 2009. Le 3 novembre 2009, la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports est entrée en vigueur. Elle constitue la base légale pour l'actuelle police des transports, laquelle est intégrée aux CFF. Dans cette loi, l'emploi d'armes à feu a aussi été réglementé.

„Une reconnaissance complète de la police des transports en tant qu'autorité n'existe pas encore aujourd'hui. Cela tient au fait que la législation ne reconnaît pas le fait qu'une police puisse être la propriété d'une entreprise et non de l'état“, explique Samuel Suter.

de tiers, on doit recourir tout de suite à un engagement policier renforcé et spécialisé, incluant des éléments de la police criminelle. A ce niveau ce sont plutôt les polices locales compétentes qui sont impliquées. Inversement, il est naturellement dans notre intérêt de perturber ou de réduire le moins possible l'exploitation ferroviaire. En notre qualité de policiers, nous pouvons donner des informations plausibles et professionnelles, à contrario des collègues des autres polices, lorsque l'infraction exclu avec certitude l'implication d'un tiers. Ici, la police des transports joue une fonction de charnière entre le monde de la police et le monde ferroviaire ; nous connaissons et comprenons les deux.

Les collaborateurs actifs à la centrale sont tous très exigeants et ont besoin d'un haut niveau de professionnalisme. Par exemple, ils sont donc directement confrontés à des images parfois horribles. Parfois aussi lors d'entretiens et avec les émotions de personnes qui ont assisté à l'incident. Ce sont des circonstances parfois pénibles. Mais aussi pour les collaborateurs de la division Vidéo qui doivent, en fonction des circonstances, visionner les images à plusieurs reprises.

Nous autres mécaniciens, nous pouvons recourir à un dispositif de soutien très bien organisé. Qu'en est-il chez vous ?

Oui cette offre existe aussi chez nous, par Care CFF en l'occurrence. Ils sont aussi dans le même bâtiment. Nous cultivons des contacts très étroits. Lors de sa formation de base, un policier est préparé à certaines choses. Il apprend les stratégies et comment se comporter lors de situations stressantes. Comment puis-je reconnaître mes propres symptômes ? Comment reconnaître qu'un cas me touche plus que d'habitude ? Nous sensibilisons toujours nos cadres à l'observation de leurs collaborateurs et à l'appréciation de leur humeur après des cas difficiles. Lors des cours de formation pour les cadres de la police, cet aspect est thématique. Les accidents impliquant des enfants sont particulièrement impactant. De tels cas n'impliquent pas seulement les forces d'engagement mais aussi les personnes qui aident dans les services en arrière-plan. Les policiers ont parfois encore la tendance à se considérer comme étant personnellement inviolables. Il est important, dans ce cas de savoir admettre que quelque chose nous a pénétré le cuir trop profondément. Dans ce cas, Care CFF est d'une grande utilité.

Quand nous voulons annoncer un événement, comment devons-nous nous y prendre ? Quelles informations sont primordiales pour vous ?

Les mécaniciens et le personnel des trains, mais aussi le personnel de manœuvre et de nettoyage : vous êtes des sensors très importants pour nous. Nous dépendons de vos annonces, ensuite nous pouvons réagir. Chaque employé CFF qui assiste à un événement où ses tripes lui disent que quelque chose ne joue pas, doit faire une annonce. Si un mécanicien croise par exemple deux jeunes gens dans une zone de garage qui le saluent poliment mais qui n'ont pas l'air du tout d'employés de l'entreprise, il devrait le signaler. Est-ce que ce sont des sprayeurs ? En cas de signalement immédiat, nous sommes en mesure de réagir. Il est ensuite de notre ressort de donner une réponse proportionnée à l'annonce. Mieux vaut signaler quelque chose d'inoffensif que l'inverse. L'instinct est ici d'une aide importante. Le personnel qui travaille sur le terrain a un œil avisé pour tout ce qui ne colle pas à l'exploitation.

En tant que mécanicien on a parfois une certaine retenue à annoncer des situations car on sait que cela peut restreindre fortement le trafic ferroviaire, en raison, par exemple, de marches à vue. Que se passe-t-il, si après coup la réaction était disproportionnée ? On a peur des conséquences.

Il est certain qu'on ne critiquera jamais une annonce qui a été faite avec des intentions raisonnables. On devrait faire disparaître cette retenue à envoyer un appel d'urgence ou à contacter de manière générale la police des transports. Nous sommes « votre » police !

L'abus d'appel d'urgence est cependant malheureusement un thème récurrent chez nous. Cela bloque des ressources qui pourraient intervenir sur une réelle zone d'urgence. Nos collaborateurs sont partiellement retenus pendant de longues minutes par des histoires fictives ou insignifiantes, jusqu'à ce qu'on soit en mesure de déceler que quelque chose ne joue pas. Nous signalons les personnes qui font cela régulièrement.

Malheureusement nous ne sommes pas toujours en mesure de répondre aux appels comme nous le voudrions. Parfois les trois ou quatre collaborateurs de la centrale sont déjà occupés avec des cas urgents qui revêtent la plus haute priorité. C'est parfois une question de vie ou de mort. Si à ce moment-là, un agent de train demande de l'aide dans le cas d'un voyageur sans titre de transport, il peut arriver qu'on ne soit pas en mesure de lui fournir de l'aide. Nous sommes obligés de faire appel à la compréhension de l'interlocuteur.

Un fois, une personne a sauté sur mon train en marche, jusqu'à ce que je sois arrêté par un freinage d'urgence. Comment peut-on faire une chose pareille ?

Surfer sur les trains est comme une mode qui arrive et qui s'en va. Il existe des gens qui ne disposent plus de toute leur clairvoyance en raison de problèmes psychologiques. Il y a lieu de les protéger d'eux-mêmes. „C'est de leur faute “ n'est pas une bonne attitude par rapport à ces comportements, car ces gens ont souvent perdu le contrôle de leur propre vie. Au plus tard,

lorsque cela concerne la démente de son propre père ou son propre enfant, on ne réagit plus de la même façon. Mais il en existe aussi qui sont prêts à prendre des risques incroyables et à mettre en danger leur propre vie ou celle des autres pour un bon coup d'adrénaline.

Les enfants semblent être un thème très spécial. As-tu aussi des enfants ?

Oui j'ai trois enfants partiellement en âge de scolarité. Les propres enfants changent la perception. Nous avons aussi des mères et des pères qui travaillent à la centrale. Avant d'avoir ses propres enfants on mieux prend de la distance par rapport à certains événements. Lorsqu'ensuite des enfants du même âge que les vôtres sont impliqués dans un incident, les choses ne sont plus aussi simples.

As-tu des souhaits particuliers ?

L'échange entre les différentes organisations au sein de l'entreprise promet encore un très grand potentiel. Nous devrions mieux apprendre à nous connaître au-delà des frontières des divisions. Que fait l'autre et pourquoi il e fait comme ça ? Ou pourquoi ne fait-il pas les choses comme j'aurais pensé qu'il le ferait. On pourrait ainsi établir une compréhension mutuelle.

Merci beaucoup pour ce coup d'œil captivant dans votre travail et merci aussi, de vous engager pour notre sécurité !

De mon côté, je te remercie de m'avoir donné cette opportunité et de ton vif intérêt pour notre travail ! ➤



CFF Intervention – Toujours là lorsque ça brûle. Mais pas seulement.

Les trains d'extinction et de sauvetage rouges des CFF sont certainement l'outil d'engagement le plus visible et le plus connu de CFF Intervention. Quel rôle joue CFF Intervention lors d'incidents et comment les collaborateurs agissent lors de ces incidents, c'est ce que nous a expliqué Urban Schnetzer, responsable du site de Winterthur, par écrit. *Les propos ont été recueillis par Markus Leutwyler*



CFF Intervention, c'est quoi ?

En tant que partie intégrante de la gestion des défaillances ou des incidents des CFF, Intervention est engagé lors d'incidents sur le domaine ferroviaire ou dans ses proches environs, en faveur de nos clients et en soutien et en assistance aux organisations publiques d'urgence. Cela nécessite une disponibilité de spécialistes pour les cas d'urgence et les incidents au niveau du domaine ferroviaire pour répartis sur l'entier de notre pays. En outre, un rôle actif est joué au niveau de la prévention des événements. Grâce à une maîtrise rapide et sûre de la situation sur place, Intervention contribue à la sécurité et à la ponctualité du réseau ferroviaire, dans l'intérêt de notre clientèle.

Nos prestations

- Nous fournissons des spécialistes pour les cas d'urgence et la gestion des perturbations du domaine ferroviaire afin de gérer les événements sur l'ensemble du territoire et en collaboration avec nos partenaires.
- Nous assurons la sécurité des personnes présentes dans la zone et mettons en place des mesures de prévention ciblées des événements.
- Nous évaluons, décidons et gérons les alarmes, ainsi que les dispositions prises en aval, le « support ».
- Nous assurons la gestion rapide, sûre et écologique des événements sur le réseau des CFF et sur le réseau à voie métrique de nos partenaires contractuels. Ceci nos

des activités de base que sont : La gestion de l'engagement, la maîtrise d'événements au niveau de l'exploitation, les enrailllements, la maîtrise des marchandises dangereuses et le combat contre les incendies.

- Nous coordonnons une direction d'intervention avec les organisations à feux bleus.
- Nous assumons des tâches selon le manuel SMS d'infrastructure.

Lors d'événements dans la région du Lötschberg, nos collègues du BLS sont engagés. Ils desservent un centre d'intervention à Frutigen et disposent aussi d'un train d'extinction et de sauvetage. Les emplacements CFF de Brigue et de Berne entretiennent de bonnes relations avec le BLS et travaillent en collaboration étroite lors d'événements.

De quels moyens d'interventions disposez-vous ? De combien de personnel ?

Intervention CFF est répartie en 4 secteurs avec au total 16 emplacements et emploie environ 300 collaborateurs. A chaque emplacement nous disposons d'un train d'extinction et de sauvetage (TES). A cela s'ajoute six véhicules auxiliaires, neuf camions disposant de matériel léger pour l'enrailllement et pour les interventions ainsi que de 50 véhicules d'engagement pour la route.

A côté du matériel standard pour l'extinction des feux, les TES offrent de la place pour 80 à 100 personnes. 9 à 12 patients

couchés peuvent être pris en charge. Sur le TES on dispose d'une génératrice disposant de 52 kVA de puissance, d'un réservoir d'eau de 48 m³, d'une lance à haute pression, d'un compresseur pour le remplissage des appareils respiratoires et d'installations de communications. Il y a aussi une pièce étanche à l'air extérieur en surpression.

Sur quel genre d'événements intervenez-vous ? Combien de fois par année ?

Intervention CFF est engagé sur des zones d'interventions très diverses. L'année passée, elle a été sollicitée plus de 8400 fois. Le motif le plus fréquent est le retrait de cadavres d'animaux, ce qui fait près du tiers des interventions.

Dans 22% des cas d'intervention, il s'agit d'aller remorquer des trains en panne, dans 19%, nous devons nous occuper d'objets sur les voies ou de personnes à proximité des rails. Dans environ 3% des cas (248) nous intervenons pour des dérangements à l'infrastructure (par ex. dérangement d'un passage à niveau). 182 incendies ont été maîtrisés. Le personnel est aussi déployé lors d'accidents de personnes. Le reste des interventions est constitué par des enrailllements, des fuites de marchandises dangereuses, des installations de détection des incendies et des collisions.

Combien de temps vous fait-il pour vous rendre sur les lieux ?

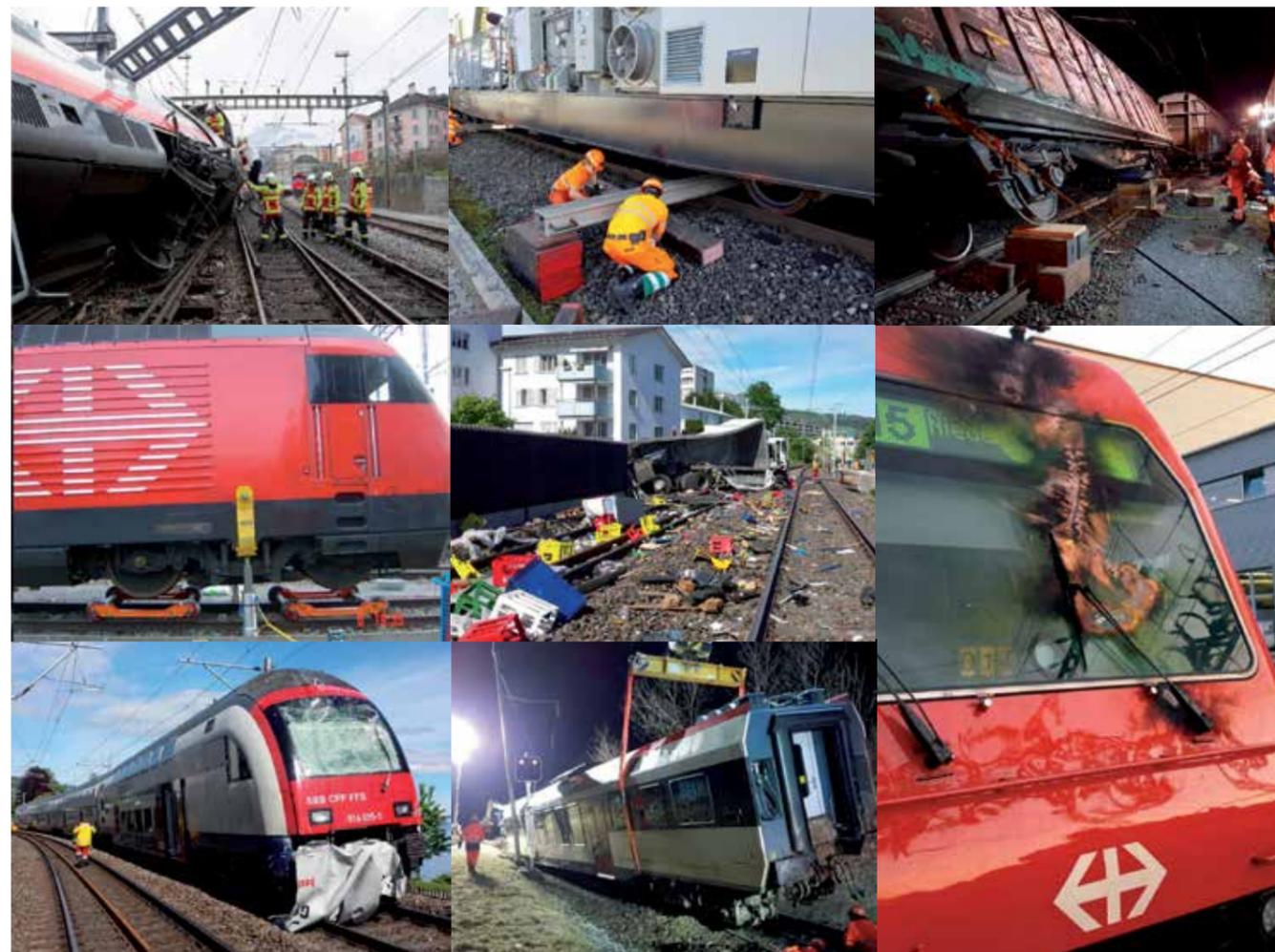
Selon les événements entre 0 et environ 30 minutes.

Comment vous vous accordez des incidents les plus lourds ?

Après chaque intervention, le chef de quart effectue un débriefing. Si tout ne peut pas être éclairci par ce moyen, le responsable du site s'entretient encore personnellement avec les collaborateurs concernés. Le prochain échelon est ensuite CARE SBB (Psychologues), mais ce dernier est très rarement utilisé.

Quelle est votre collaboration avec le personnel des locomotives ?

Le personnel des locomotives est généralement le premier interlocuteur de l'ETF concernée que nous rencontrons sur place. En outre, nous essayons, chaque fois qu'un accident de personne se produit, d'envoyer une personne appropriée dans la cabine de conduite (mécanicien du TES, sanitaire,



Photos de la présentation de base Intervention CFF

médecin d'urgence), afin d'évaluer l'état de la mécanicienne / du mécanicien et de faire le lien (autant que possible) jusqu'à ce que le chef du personnel des locomotives arrive sur les lieux.

Quel conseil pouvez-vous donner à un mécanicien confronté à un incident, en votre qualité de professionnel ?

Ces conseils devraient en fait être fournis par des collègues de longue date du même domaine d'activité, car nous ne pouvons pas vraiment comprendre ce qui se passe intérieurement lors d'un événement. Ceci, bien que nous ayons dans nos rangs aussi des mécaniciens (B100 pour la conduite des TES). Fort heureusement, ceux-ci ne sont que très rarement confrontés directement avec des événements.

Existe-t-il aussi des beaux moments ? Quel était le moment le plus drôle, le plus beau ou le plus bizarre ?

Le sauvetage de petits canards qui était en route sur les rails sans leur mère.

J'aimerais ici vous remercier pour cet aperçu intéressant mais aussi pour votre disponibilité permanente à venir en aide!



Piquet CLP : première aide en cas d'événement

Cela survient de manière totalement inattendue et peut toucher n'importe quel mécanicien de locomotive à tout moment : une situation appelée "événement" dans le jargon ferroviaire, comme une urgence privée, un signal ou une agression. Dans ces cas et dans d'autres, il est fait appel à un CLP de piquet pour soutenir la personne concernée. *Les propos ont été recueillis par Markus Leutwyler via Teams le 2.11.2020*

Nous nous sommes entretenus avec Martina Brunold et Michel Meier, chefs du personnel des locomotives sur le site de Zurich, et avons pu nous faire une idée de leur point de vue.

LocoFolio : Qui êtes-vous ?

Martina : J'ai fêté mon dixième anniversaire en tant que CLP le 1er octobre 2020. J'apprécie vraiment la variété que ce travail apporte et le contact avec les différentes personnes. Je ne conduis pas de trains moi-même.

Michel : Je suis arrivé aux CFF en 2001 en tant que contributeur au projet "LEA" (assistant électronique du mécanicien de locomotive) et j'ai en même temps suivi une formation pour devenir mécanicien de locomotive. Je suis CLP depuis douze ans.

Qu'est-ce qu'un CLP de piquet ?

Depuis trois ans, nous ne sommes plus des CLP Prio, mais des CLP de piquet. La différence par rapport à avant se situe dans l'application de la LDT. Aujourd'hui, les interventions sont comptabilisées en tant que tel et rémunérées selon la CCT.

En tant que CLP de piquet, vous êtes disponibles du lundi 8h00 au lundi suivant 8h00 pour des interventions d'urgence. Il y a cinq régions auxquelles sont affectés les CLP et les experts d'examen. L'attribution est basée sur le lieu de résidence. Nous sommes de piquet deux à trois semaines par an dans notre région, mais cela peut être plus dans d'autres régions.

Lors d'une intervention de piquet, nous essayons de faire en sorte que le temps de repos soit respecté si possible. Parfois, il n'y a pas d'interventions, mais parfois on vous appelle plusieurs fois par jour. Pendant la semaine de garde, on ne conduit pas nous-mêmes de train. Durant cette semaine, on se passe de beaucoup de choses dans notre vie privée.

Quelles sont les tâches ?

Nos tâches et les types d'incidents qui nécessitent nos services sont énumérés dans le document "Gestion des incidents ZFR". Ce sont principalement :

- Irrégularités telles que cas de signaux, collisions, déraillements et tamponnements
- Accidents de personne. Il s'agit de la raison la plus courante d'un accompagnement et elle prend beaucoup de temps.

- Aussi les presque-accidents de personne, par exemple lorsque le mécanicien de locomotive souhaite un suivi ou ne peut pas continuer à conduire

- Les urgences privées, telles qu'un décès dans la famille
- Aggressions contre le mécanicien

Nous sommes responsables du soutien initial. Nous clarifions si et jusqu'où un mécanicien est autorisé à poursuivre son voyage. Sans l'accord d'un supérieur, le mécanicien n'est pas autorisé à poursuivre le voyage dans de nombreux cas, par exemple en cas d'accident de personne ou de cas de signal. L'objectif est de prévenir les dommages psychologiques ou juridiques.

Parfois, ce sont aussi des choses très simples qui aident beaucoup. Par exemple, appeler l'épouse qui attend son homme à la maison. Nous avons toujours quelque chose à boire et une barre de chocolat dans notre matériel de piquet. Michel : Je suis déjà allé dîner avec un mécanicien de locomotive. Nous devons toujours prendre en compte l'environnement dans son ensemble. La personne concernée a-t-elle un soutien à domicile ? Le pire est certainement lorsque personne n'est à la maison, alors nous devons apporter plus de suivi.

Lorsque vous prenez contact avec un mécanicien de locomotive, à quoi vous attendez-vous ? Dans quel état se trouve une telle personne ?

Après chaque événement, la personne concernée est dans un état particulier. Certaines personnes ont l'air cool, d'autres sont complètement bouleversées, apathiques ou surexcitées. Mais la plupart sont extrêmement professionnelles et factuelles. De l'extérieur, il n'est pas toujours facile d'évaluer le niveau de stress. Parfois, un signal qui rechute est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Ici, le stress latent antérieur joue un grand rôle. Si quelqu'un vient d'avoir des personnes qui sont passées à un cheveu de lui avant le train, cela peut être plus stressant qu'un acci-



dent. Un cas de signal peut également être très pénible pour un mécanicien. Vous ne pouvez pas prévoir à l'avance comment quelqu'un va réagir. La règle est que nous devons répondre dans un délai de quinze minutes. Notre tâche après chaque incident est de « calmer » le collègue concerné et d'apporter un peu de normalité à la situation. Surtout après un événement lié à la signalisation, le mécanicien de locomotive est seul avec son erreur. Les passagers ne réalisent pas où se situe le problème. Après un cas de signal, nous débriétons. Dans un tel cas, il est important de souligner les aspects positifs, par exemple le fait que le conducteur du train a sauvegardé les données ou a bien informé les clients. Dans la plupart des cas, le conduc-

teur conduit ensuite le train jusqu'à un quai. Après un accident, les passagers encore dans le train peuvent être un fardeau. Cette situation crée une grande pression (horaire). Après un accident de personne, nous nous rendons toujours sur place et accompagnons le mécanicien, parfois jusqu'à la maison.

Le soutien initial nécessite du tact et de la sensibilité. C'est là que les bases sont posées quant à l'évolution de la situation et à la question de savoir si les sentiments de culpabilité et/ou d'impuissance deviennent un problème. Une mauvaise remarque peut causer beaucoup de dégâts. Après ce premier soutien, Care prend en charge l'accompagnement ultérieur. Lors de deux formations, nous sommes préparés aux tâches en tant que CLP de piquet. Nous nous rencontrons chaque année pour des échanges.

Rencontrez-vous parfois un rejet lors de la prise en charge initiale ?

Cela arrive très, très rarement. Le stress peut déclencher beaucoup de choses. Dans la plupart des cas, notre soutien est apprécié. Les principales réticences interviennent lorsque nous insistons sur le fait que quelqu'un ne doit pas rentrer chez lui dans sa propre voiture après un événement.

Comment soutenir une personne après un événement ?

De nombreux événements donnent lieu à un interrogatoire de la police. Nous préparons les mécaniciens de locomotive à celui-ci et nous sommes également présents à l'interrogatoire, si la police le permet. Après un accident de personne, vous n'êtes toujours qu'un témoin, pas un accusé.

Grâce à son laptop, le CLP peut fournir à la police des informations précises sur les numéros de voie, les désignations des lieux, etc.

Si le mécanicien est présumé fautif, une assistance juridique est toujours organisée. Nous essayons toujours de faire en sorte que l'interrogatoire ait lieu le même jour. Habituellement, nous emmenons aussi les mécaniciens de locomotive au poste de police. Dans les cantons du Tessin et de Vaud, en revanche, il est obligatoire de les y amener dans une voiture de police. En général, la police est bien disposée à notre égard. Leur tâche la plus importante est d'exclure toute interférence éventuelle de tiers. Si un mécanicien de locomotive n'est pas encore familiarisé avec la procédure, nous lui expliquons pourquoi elle est si fastidieuse et si longue.

Après le soutien initial, nous remettons le dossier au CLP de l'agent. Il contactera le mécanicien de locomotive pour toute clarification supplémentaire éventuelle. Si c'est souhaité, le mécanicien peut également être accompagné lors du premier train après l'incident.

S'agit-il de discuter déjà de la question de la responsabilité ?

Non. Cela n'est utile à personne et nous ne sommes pas pris par surprise. Lorsque nous nous rendons sur le lieu d'un événement, nous savons à peu près à quoi nous attendre et nous pouvons nous préparer mentalement. Mais dans les cas particulièrement graves, Care est également là pour nous. Dans le cas d'événements très importants, il y a un débriefing avec toutes les personnes concernées à une date ultérieure.



Photo: Daniel Amman

reprenre la conduite le plus rapidement possible.

Plus tard, le CLP de l'agent discutera de l'événement avec lui et le traitera. Les directives « Guideline Fairness » des CFF sont appliquées ici. Elles distinguent, par exemple, si la même erreur aurait pu arriver à un autre mécanicien ou si des règles fondamentales auraient pu être violées intentionnellement. Mais comme je l'ai dit : ce n'est pas la tâche du CLP de piquet.

Que doit faire un conducteur de train et que ne doit-il pas faire en cas d'événement ?

Ne donnez pas d'adresse privée ! Jamais ! Toujours l'adresse de l'entreprise. Les informations sur la distance et la vitesse ne doivent pas être données dans les enquêtes. Seulement des observations personnelles et pas d'interprétations. Un refus total de témoigner n'est pas légal, il y a un devoir de témoigner.

En application des règlements et des lois, la situation est très claire : nous ne pouvons généralement rien faire contre un accident de personne, cela est inhérent au système. Nous ne sommes généralement pas en marche à vue et, de plus, il est interdit de pénétrer sur les voies. D'après notre expérience, les mécaniciens de locomotive n'ont généralement pas à craindre de conséquences juridiques après un accident de personne.

Comment gérez-vous personnellement de telles situations ? Vers qui vous tourner ?

Notre avantage est que nous pouvons mieux nous préparer à l'avance que le mécanicien de locomotive concerné. Nous ne sommes pas pris par surprise. Lorsque nous nous rendons sur le lieu d'un événement, nous savons à peu près à quoi nous attendre et nous pouvons nous préparer mentalement. Mais dans les cas particulièrement graves, Care est également là pour nous. Dans le cas d'événements très importants, il y a un débriefing avec toutes les personnes concernées à une date ultérieure.

Les autres collègues sont également d'une grande aide. Il y a des jours où les événements s'accumulent. Souvent, un collègue

vous contactera et vous proposera de prendre la relève pour que vous puissiez à nouveau dormir. Parce que cela peut parfois être trop. Par exemple, si vous vous couchez à 1h30 du matin après une intervention et que le prochain appel sonne déjà à 4h du matin. Les interventions sont mentalement épuisantes et le manque de sommeil peut faire que vous ne soyez pas à 100% au travail.

Mais la tâche elle-même n'est pas la charge principale, une délimitation est facilement possible.

Cela vous préoccupe-t-il particulièrement lorsqu'un mécanicien est fautif ?

La situation n'est pas différente de lorsqu'il n'y a pas d'erreur. En tant que mécanicien, vous savez que vous pouvez avoir de la malchance. Si vous faites quelque chose 100 000 fois, alors une erreur peut se produire. Si je fais une erreur au bureau, le papier imprimé va dans la déchiqueteuse. Pour un conducteur de locomotive, en revanche, une erreur peut avoir de graves conséquences. La question importante est la suivante : où se trouve l'erreur dans le système ? Comment peut-on empêcher que cela ne se reproduise ?

Il existe différents types de cas de signaux. Le terme "simple" est utilisé lorsque la situation est claire. J'étais distrait. J'ai confondu le signal. Je sais exactement quelle erreur j'ai commise. Les autres cas sont plus difficiles : je n'ai aucune idée de ce qui a mal tourné. Cela induit de la peur et détruit la confiance en soi.

Dans le test d'aptitude psychotechnique, il y a cet exercice où vous devez appuyer sur les bons boutons en continu pendant vingt minutes, et cela devient de plus en plus rapide. La question n'est pas de savoir si vous allez faire une erreur, mais ce qui se passera suite à celle-ci.

Michel : Je me souviens d'un événement qui m'est arrivé. A Bâch, j'ai été distrait par les châteaux gonflables qui ont été installés au bord du lac. Là, j'ai failli rater l'arrêt. J'ai effectué un serrage rapide, mais la première porte n'était plus à quai. Cela m'est arrivé, même si j'ai bien sûr tout fait pour me protéger des erreurs. Mais personne n'est à l'abri d'en commettre une. On ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs. Tout le monde le sait et l'objectif doit toujours être d'éviter les dommages qui pourraient survenir.

Aussi absurde que cela puisse paraître, dans tous les cas où il y a une erreur, il y a aussi des aspects positifs. Si des correctifs sont apportés après un événement, par exemple en améliorant un signal, il s'agit d'une amélioration durable de la sécurité.

LocoFolio : Merci beaucoup pour cette interview passionnante !

Parler, ça aide !

A trois heures du matin, votre esprit est torturé. L'anxiété est accablante. Dans ce cas, parler aide. La Main tendue offre différentes façons de contacter une personne qui écoutera et aidera. Le numéro de téléphone « 143 » mène à la ligne d'assistance la plus connue en Suisse.

Interview: Markus Leutwyler

Sabine Basler est la directrice de l'association suisse « Tel 143 » et nous fait découvrir les coulisses de La Main tendue.

Qu'est-ce que La Main tendue ?

La Main tendue est une organisation à but non lucratif indépendante – certifiée par Zewo – et neutre sur le plan politique et confessionnel. Pour toutes les personnes résidant en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein, le numéro de téléphone 143 est un point de contact de premier recours pour les détresses émotionnelles. Certaines personnes nous appellent aussi "la ligne des grandes inquiétudes".

En tant qu'organisation implantée au niveau national, La Main tendue joue un rôle important dans le système social et sanitaire suisse. Non seulement les personnes qui cherchent de l'aide bénéficient directement de ses services, mais aussi la société dans son ensemble, car elle comble de manière économe une importante lacune dans les soins psychosociaux de base et assure un travail de prévention.

Le suicide est un problème récurrent chez les personnes qui appellent et c'est la raison pour laquelle l'organisation a été fondée à Zurich en 1957. En 1960, l'Association suisse a été fondée et la gamme de services de conseil par téléphone a été étendue à toute la Suisse.

Qui y travaille ?

Environ 670 bénévoles bien formés et encadrés professionnellement travaillent dans douze bureaux régionaux. Selon les régions, ils suivent une formation de neuf à douze mois avant de commencer leur premier poste. Après la formation, le travail est continuellement repris dans des groupes d'échange et de supervision externe. Une grande importance est égale-



ment accordée à la formation professionnelle et à la connaissance des institutions régionales de santé mentale.

Des (anciens) mécaniciens de locomotive travaillent-ils également à La Main tendue ?

Je ne sais pas, mais avec 670 bénévoles dans toute la Suisse, c'est tout à fait possible. Chez nous, tout le monde peut travailler comme bénévole, quelle que soit la formation professionnelle, pour autant

que l'on sache écouter avec empathie, que l'on maîtrise la technique téléphonique et que l'on soit prêt à se remettre en question.

Comment peut-on atteindre La Main tendue ?

Vous pouvez demander de l'aide par téléphone, par courrier électronique ou par chat – le moyen le plus simple pour commencer est de consulter le site www.143.ch. L'offre est gratuite, anonyme et disponible 24 heures sur 24.

Quand devons-nous composer le 143 ?

Lorsque vous avez des soucis, que vous êtes désespéré, que vous ne savez pas quoi faire... ou que vous avez l'impression que la vie ne vaut plus la peine d'être vécue. Si vous avez des problèmes avec vos enfants, votre partenaire, votre femme, votre patron.

Et quand vous vous sentez seul et que vous voulez juste avoir le réconfort d'une voix humaine. Chez nous, il n'y a aucune restriction sur le sujet, pas même de restriction liée à l'âge. Même les enfants et les adolescents entrent parfois en contact avec nous.

Comment se présente concrètement cette aide ?

L'essentiel est d'écouter avec le cœur. Avec tout le respect nécessaire. Sans conseils ni tentatives de solutions. La conversation se déroule d'égal à égal et n'est pas une thérapie. Si quelqu'un le souhaite explicitement, nous pouvons l'orienter vers des institutions spécifiques. Actuellement, cela s'applique également, par exemple, à la question de savoir où effectuer un test pour le coronavirus.

Combien d'appels par an ? Combien de chats et de mails ?

En 2019, un total de 250'855 appels ont été reçus et 181 572 conversations ont été menées. La différence entre les conversations effectivement menées et les appels s'explique principalement par le fait que tous les appels ne peuvent pas être pris lorsque la demande est forte.

En 2019, le nombre de contacts en ligne s'est monté à 8'500, dont près des deux tiers par chat et un bon tiers par courrier électronique. Les réactions montrent que le besoin de chatter avec le 143 est particulièrement grand chez les jeunes adultes et les adolescents.

Qui sont les personnes qui entrent en contact avec La Main tendue ?

Cela dépend entièrement du canal. Les conversations téléphoniques sont beaucoup plus souvent initiées par les personnes de plus de 40 ans. Ici, la proportion de mineurs est d'à peine 1 %, le groupe des 19 à 40 ans représente 18 % ; la majorité (un peu moins de 68 %) peut être attribuée aux 41 à 65 ans (49 %) ou aux plus de 65 ans (19 %) (13 % n'a pas pu être déterminé).

Le conseil en ligne est utilisé par des groupes d'âge beaucoup plus jeunes : environ 22 % des contacts concernent les moins de 18 ans, à peu près 40 % les 19-40 ans, et 7 à 8 % les personnes plus âgées (30 % ne pouvant être déterminés).

En ce qui concerne le genre, il n'y a pas de différence fondamentale entre les canaux.

En 2019, 34 % des appels téléphoniques ont été passés par des hommes. Sur les canaux en ligne, environ 30 % des utilisateurs étaient des hommes, et 45 % des femmes ; pour un quart des utilisateurs, le genre n'était pas reconnaissable.

Environ 75 % des appels ont été passés par des personnes qui ont appelé à plusieurs reprises, soit 5 % de moins qu'en 2018. Cela contraste avec les contacts en ligne, où le premier contact domine les statistiques et où seulement un peu moins de 38 % des conversations concernaient des gens déjà utilisateurs du service. Comme l'offre de chat est actuellement en construction, cela n'est pas surprenant.

Le coronavirus est-il un sujet ? Y a-t-il eu plus d'appels pour cette raison ?

Oui, les inquiétudes concernant une infection ou l'évolution de la pandémie constituent un sujet majeur. Entre février et septembre 2020, cela a fait l'objet d'environ 13 500 appels. Entre avril et septembre, nous avons constaté une augmentation de 4,5% des appels téléphoniques, bien que la croissance annuelle habituelle de 3,3% ait déjà été déduite. Cela signifie une augmentation mensuelle de près de 1200 appels. Nous avons donc augmenté nos capacités pour répondre à ce besoin.

Qu'est-ce qui fait qu'une personne n'a plus du tout envie de vivre ? Essayez-vous de convaincre une telle personne qu'il vaut la peine de vivre ?

Les raisons pour lesquelles une personne ne voit plus de solution pour elle-même sont très différentes. Cela peut aller du cyberharcèlement (voir les lauréats du Prix Courage 2020) à la menace de divorce, en passant par la perte de l'emploi. En règle générale, "ne plus vouloir vivre" est limité à une courte période de temps. De nombreux survivants de tentatives de suicide sont heureux d'avoir été retrouvés ou sauvés à temps et d'être encore en vie. Mais les volontaires respectent la volonté de toute personne qui souhaite mettre fin à ses

jours. Dans ce cas, ils essaient de sonder avec des questions sensibles s'il n'y a pas d'autre solution. Et essayer de développer une vision légèrement différente de la situation avec l'interlocuteur.

Comment financez-vous l'association ? Êtes-vous dépendant des dons ?

Tel 143 est financé à 40 % par des contributions institutionnelles et à 60 % par des dons. Certains bureaux régionaux s'occupent toujours des lignes d'assistance téléphonique cantonales, par exemple pour la dépendance au jeu, l'aide aux victimes et la violence domestique, qui sont payées dans le cadre de conventions de service. Si le nombre d'appels continue à augmenter, une réorganisation de l'association deviendra inévitable. Les développements techniques dans le domaine des systèmes de téléphonie progressent également rapidement et requièrent les compétences de professionnels. Tout cela coûte de l'argent, et je suppose que les ressources actuelles ne seront pas suffisantes pour faire face à tout cela à moyen terme.

Vous avez remporté le "Lifetime Award" du Beobachter. Félicitations ! Qu'est-ce que cela signifie pour vous ?

Je suis très heureuse de ce prix ! Cela me semble irréel, comme un cadeau du ciel. Depuis un an maintenant, je suis la directrice générale de l'association ; j'ai maintenant le privilège de recevoir le prix au nom de tous ceux qui ont bâti cette institution et l'ont dirigée avec succès. Nos employés et bénévoles étaient extrêmement satisfaits. Le Prix Courage donne de la visibilité à Tel 143 et donne un poids politique à l'organisation afin que l'offre puisse être adaptée aux nouveaux besoins sociaux tels que le chat ou l'accès aux personnes handicapées et puisse être financée de manière durable.

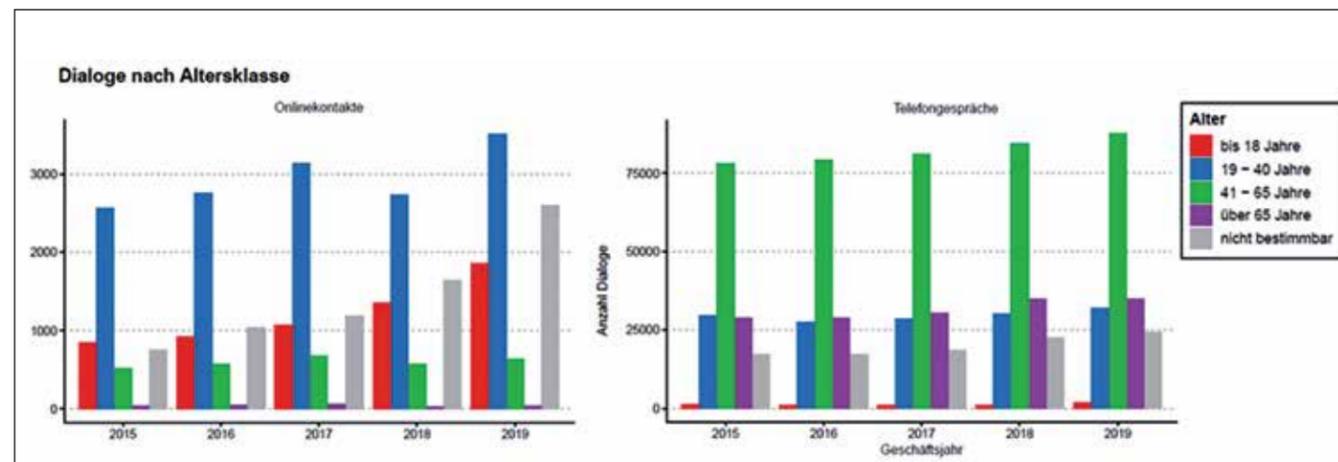
Merci beaucoup pour vos commentaires et à tout le personnel et aux bénévoles de La Main tendue pour leurs infatigables efforts !

Parler pour se libérer

Un entretien aide.
Anonyme et confidentiel. 24h sur 24.

Compte 30-14143-9

Aide par mail: www.143.ch



Qui est CFF Care ?

CFF Care offre des mesures préventives en vue de garantir le maintien de la santé psychique ainsi que des soins aigus et posttraumatiques après des événements peu importants ou de grande envergure. Afin que les collaborateurs, les clients et les autorités puissent obtenir une offre optimale de soutien, CFF Care dirige, soutient et coordonne les engagements au niveau de l'entreprise entière et auprès des partenaires.

SBB Care est constitué d'une centrale occupée par 10 collaborateurs qui est atteignable 24 heures sur 24 et qui est organisée de façon à pouvoir offrir un soutien psychologique d'urgence. Un grand Pool de plus de 300 volontaires se tient prêt pour chaque engagement. Ce Pool est constitué de collaborateurs de la Suisse entière, recrutés dans chaque division, dans les sociétés filles et auprès des partenaires.

Quand CFF Care est-il engagé ?

Lors d'accidents, d'actes de violence, de décès soudains et des tous les événements choquants (par ex. aussi les cas de signaux) les collaborateurs, les clients ou les forces d'intervention sont exposés à un grand stress. Une intervention à temps et des mesures psychologiques ciblées permettent de réduire la souffrance humaine ainsi que les coûts de traitement des personnes touchées. SBB Care offre aussi son soutien lors d'événements potentiellement traumatisant dans le cadre de la sphère privée des collaborateurs.

A qui CFF Care accorde son aide ?

L'offre est valable pour tous les collaborateurs des CFF, des sociétés filles et de nos partenaires, ainsi que pour notre clientèle.

Comment CFF Care est en mesure d'aider ?

La position de CFF Care est la suivante : « Aussi peu que possible, autant que nécessaire. » Cela signifie généralement que nous devons définir ces besoins chaque fois avec les personnes concernées, dans le cadre d'un entretien. A côté du dialogue, nous pouvons aussi fournir un soutien pratique comme par exemple, accompagner la personne pour sa déposition au poste de police ou en faisant des accompagnements en cabine. En cas de besoin, les personnes spécialisées dans les urgences psychologiques peuvent proposer des me-

sures ultérieures de suivi et fournir une place de thérapie si les personnes concernées en font la demande.

Quelle importance revêtent les aides laïques (non professionnels) ?

La désignation « aide laïque » est une désignation démodée. Dans les situations de l'aide psychologique le terme international de « Peer » s'est progressivement imposé pour l'aide aux collègues (pairs). Les « Peers » constituent une partie des collaborateurs volontaires de CFF Care qui disposent d'une grande connaissance des chemins de fer et qui déploient un grand engagement et un grand professionnalisme pour soutenir les collègues qui ont été confrontés à un événement choquant afin que ceux-ci puissent bien gérer ce qu'ils ont vécu. A côté des Peers, il y a d'autres fonctionnaires comme, par exemple, les « care Giver » qui interviendront lors de situations fortement traumatisantes en aide à la personne. Sans les volontaires CFF Care ne pourrait pas fonctionner.

Après un incident, nous autres, les mécaniciens, sommes contactés par un de ces Peer. Dans quels cas vont-ils nous contacter ?

En général, il existe un processus d'annonce incluant divers groupes professionnels et diverses divisions des CFF, des sociétés filles ou des partenaires, au sein desquels les événements nécessitant une procédure d'annonce standard sont clairement définis. Pour les mécaniciens de locomotives des CFF, il s'agit de : Accidents de personnes, presque-accidents de personne, cas de signaux, agression / voies de fait, déraillements et collisions.

Est-ce que l'offre d'aide est toujours proposée, donc sans l'intervention du mécanicien ? Est-ce que moi, en tant que mécanicien, je peux aussi demander de l'aide ? Comment ?

Lors des événements énumérés ci-dessus, le processus d'annonce prévoit que le mécanicien concerné soit annoncé au piquet CFF Care. Le mécanicien ne doit rien faire. En règle générale, il est contacté téléphoniquement dans les jours qui suivent par un Peer. Fondamentalement, tous les collaborateurs des CFF, des sociétés filles ainsi que des sociétés partenaires peuvent aussi solliciter eux-mêmes d'une aide. C'est possible par Mail ou par téléphone directe-

ment au piquet Care (le numéro du piquet ne doit pas être publié dans le Locofolio).

A quoi ressemble l'aide prodiguée par les Peers ?

Dans l'entretien, on regarde de manière individuelle ce qui pèse dans le contexte de l'événement, dans le sens où la personne concernée raconte ce qu'elle a vécu et décrit quels réactions émotionnelles et corporelles cela a déclenché. Ces réactions sont des réactions normales de stress à un événement extraordinaire. On recherche ensuite ensemble des mesures d'aides et on discute du retour au poste de travail ainsi que des processus de travail de manière générale. Souvent, il s'agit de plusieurs contacts sur une période pouvant s'étaler sur 4 à 6 semaines. Si les réactions de stress durent plus longtemps on recourt à une aide prodiguée par un professionnel.

Que se passe-t-il du point de vue psychologique, lorsqu'un mécanicien est impliqué dans un événement traumatisant ? Comment réagissent son corps et son psychique ?

Chaque personne réagit différemment et les événements ne peuvent pas être comparés entre-eux. Cependant, la plupart des mécaniciens nous relatent que dans la première période de choc, ils « fonctionnent », cela signifie qu'ils exécutent les gestes qu'on attend d'eux (sergée rapide, alarme, procédures selon les check-lists). Lorsqu'ils peuvent ensuite abandonner leurs responsabilités et rentrer chez eux à la maison, les premières réactions apparaissent, comme des tremblements, des genoux mous, des transpirations, des nausées, etc. La plupart ne dort pas bien durant la première nuit. Ce sont des réactions au stress tout à fait normales après un événement extraordinaire, réaction qui se résorbent dans la plupart des cas après quelques jours ou quelques semaines.

Existe-t-il des conséquences plus tardives ?

Malheureusement, de tels événements ne peuvent pas être effacés du cerveau

en pressant la touche « Delete ». Les souvenirs restent et peuvent conduire à des suites plus tardives, s'ils ne sont pas travaillés assez activement. Ces conséquences peuvent être une problématique de peur, de la dépression ou des dérangements post-traumatiques. C'est pourquoi CFF Care a pour objectif d'accompagner les personnes concernées durant tout le processus de travail et de fournir tous les soutiens nécessaires.

Quelles mesures préventives sont possibles afin de protéger le personnel des locomotives des conséquences négatives ?

Selon les possibilités, il y a lieu de maintenir le niveau de stress le plus bas possible. On peut comparer cela à un tonneau qui se remplit de toutes nos expériences et de toutes nos situations stressantes. Si le tonneau est déjà plein, il suffit d'une petite goutte pour qu'il déborde. Si, en revanche, il est rempli à moitié, on dispose d'assez de place pour absorber correctement le vécu.

Qu'est-ce qui nous aide à gérer la situation le mieux possible après un événement ?

Le corps et le psychique ont besoin de temps pour se ressourcer. Se faire du bien, respectivement faire des choses qu'on aime bien faire, mettre en place une bonne structure du vécu quotidien, s'entretenir avec des personnes de la famille ou des personnes de confiance et ne pas oublier : bouger ! Ce sont des règles qui permettent de bien effectuer un travail sur soi après de tel événements.

Comment les collaborateurs de CFF Care font-ils face à des événements terribles ? N'est-ce pas une énorme charge ?

Pour CFF Care, il est important que les collaborateurs bénévoles de Care restent en bonne santé avec l'engagement énorme qu'ils fournissent pour leurs collègues de travail et leurs clients et qu'ils ne se surchargent pas lorsqu'ils sont confrontés à des histoires tragiques. La protection personnelle a la priorité, cela signifie qu'on doit se détacher et aussi savoir dire non à une prise en charge. Tous les collaborateurs de CFF Care ont la possibilité de suivre des entretiens, en cas de besoin, avec les psychologues de la centrale Care. Les actions de Care sont retravaillées lors de débriefings et les Peers participent à quatre supervisions par année ou les situations sont discutés. ➤

Atteler au lieu de conduire

Sur le site d'Oltén, les RBDe560 (Domino) seront attelées par le personnel des locomotives au lieu du personnel de manœuvre à partir du changement d'horaire. Par ailleurs, Oltén est l'un des dépôts qui manque le plus de personnel. *Raoul Müller, comité central VSLF – CFF Voyageurs*



Domino à Oltén

Depuis la mi-septembre, l'exploitation a été suspendue sur les lignes S9 Olten-Sissach et S28 Zofingen-Lenzburg, et le week-end également sur la ligne S29 Sursee-Turgi. La raison de cette restriction est la pénurie massive de personnel de locomotive. Une détente de la situation est promise à partir du prochain horaire. Toutefois, un véritable retour à la normale ne pourra probablement se faire que dans plusieurs années.

Cependant, le transfert du personnel de manœuvre d'Oltén vers d'autres lieux montre que ce problème n'est pas perçu de la même manière dans tous les services. L'automatisation du faisceau de garage H signifie que moins de personnel est nécessaire sur le site. Cependant, ce personnel effectue également d'autres tâches telles que l'attelage des trains, le nettoyage des voies et l'assistance au mécanicien pour la visite des trains. L'attelage et le dételage des Dominos sont désormais du ressort du personnel des locomotives. De plus, les Dominos ne doivent pas être remisées en commande multiple, ce qui nécessite de découpler pneumatiquement et électriquement et génère donc un travail supplémentaire. Dans des endroits comme Brugg et Baden, où l'attelage est effectué par le personnel de nettoyage, cette tâche doit aussi être effectuée à l'avenir par le personnel des locomotives.

Les collègues du team de manœuvre seront transférés dans d'autres lieux comme

Lucerne. Le fait qu'il y ait une pénurie de personnel de manœuvre aux ateliers industriels d'Oltén voisins a été ignoré. Cela signifie que les ateliers industriels ne seront pas déchargés de leur masse de travail, et que ses employés ne pourront pas prendre en charge le travail d'accouplement et de séparation des Dominos, bien qu'ils n'auraient que de très courtes distances à parcourir.

On peut estimer un coût en termes de temps de 27 minutes pour chaque opération d'attelage. Les études ont montré que ce travail peut être intégré dans les tours existants sans effort supplémentaire. Cependant, nous doutons fortement de son utilité. D'une part, la pénurie de personnel ne prendra pas fin avec le changement d'horaire 20/21, d'autre part, nous considérons qu'il est discutable d'alourdir le personnel avec du travail supplémentaire, alors qu'il pourrait être mieux employé dans des activités bénéficiant directement aux clients. En outre, nous pensons qu'il faut d'abord réduire le nombre d'heures des comptes de temps fort pleins avant d'intégrer du travail d'autres services qui prolonge les tours.

Il faut donc espérer qu'un personnel suffisant sera disponible pour coupler et séparer les Dominos sans que d'autres mesures drastiques ne soient nécessaires pour les clients et les commanditaires. ➤

Que signifient les événements pour le personnel des locomotives?

L'interview avec Hubert Giger a été menée par Markus Leutwyler

Hubert, tu es président du VSLF depuis de nombreuses années. Tu connais les bons côtés, mais aussi les côtés négatifs de la profession de mécanicien de locomotive. Quelle est la signification des incidents pour les mécaniciens de locomotive ?

Les événements interrompent de manière souvent négative la routine de travail monotone. Cela signifie beaucoup de stress et d'agitation d'une seconde à l'autre. Comme le mécanicien de locomotive travaille généralement seul, il cherche souvent la faute chez lui-même. Les conséquences négatives sont aussi diverses que les incidents. L'important est de permettre de se faire aider. Nous, les mécaniciens et mécaniciennes de locomotive, avons tendance à résoudre les problèmes par nous-mêmes. Il n'est pas honteux de chercher de l'aide – au contraire, cela démontre une certaine grandeur – que ce soit auprès de la famille, des amis, des collègues, des employeurs, d'organisations, des associations professionnelles ou même des avocats.

Un conducteur de locomotive peut-il se préparer mentalement aux événements (accidents, violence contre le personnel, suicides, propres erreurs) ?

Oui, vous pouvez toujours vous imaginer au travail : Et si... comment réagirais-je... que ferais-je... Une préparation mentale aide beaucoup à mieux trier et traiter les événements par la suite. Protégez-vous. L'évaluation correcte des situations fait partie de notre travail quotidien.

Un événement s'est produit. Que doit faire un mécanicien, que ne doit-il surtout pas faire ?

Prenez d'abord une grande inspiration ou fumez une cigarette ! Ensuite, prenez votre temps pour réfléchir. Pour ce faire, il faut se calmer et prendre en compte la séquence de travail : le train s'est arrêté / c'est arrivé / rien ne peut être annulé / la panne ne peut être réparée / les retards ne sont plus prioritaires. Vous devez en prendre conscience vous-même.

Le danger est très grand que, dans le sens de l'accomplissement de son devoir, d'autres erreurs puissent se produire avec une poursuite précipitée de la marche et que la situation s'aggrave.

Souvent, la pression est mise sur le mécanicien pour maintenir l'exploitation. Celui-ci doit être capable de dire non. La chose la plus sûre à faire est de ne pas continuer



à rouler jusqu'à ce que tout soit vraiment clair. Ne pas rouler signifie sécurité, rouler signifie risque pour le mécanicien. Le pouvoir réside dans le calme.

De nombreuses entreprises de transport ferroviaire ne laissent pas le mécanicien continuer à rouler après un cas de signal, ce qui, à mon avis, est tout à fait juste et protège le mécanicien, les clients et le chemin de fer. Le mécanicien a toujours le droit de stopper la marche s'il ne peut plus garantir une sécurité à 100 %. Utilisez ce droit pour vous protéger.

Si, après les événements survenus, un intergatoire au poste de police doit être effectué, le supérieur hiérarchique est généralement sur place et accompagne le mécanicien. Ils ont de l'expérience et la police est généralement polie et professionnelle. Nous n'avons jamais eu de rapports négatifs à ce sujet.

Le VSLF offre-t-il un soutien en cas d'incidents ?

Bien sûr. Surtout même en cas d'incident et aussi plus tard. Nous sommes une association professionnelle et nous sommes là pour nos collègues.

Lequel ? À quoi ressemble concrètement un tel soutien ?

Il peut s'agir d'un SMS d'un mécanicien indiquant qu'il pourrait avoir besoin de notre aide, de questions posées au numéro de téléphone de la CAP ou de questions sur la procédure. Il est beaucoup plus fréquent qu'on nous demande, quelques jours après l'incident, de l'accompagner à des entretiens, voire à des interrogatoires, ce que nous faisons volontiers. De nombreux membres trouvent que l'accompagnement et la préparation d'entretiens sont d'un grand soutien.

Qui doit-on contacter ? Les heures de bureau s'appliquent-elles ?

Les heures de bureau ne sont connues ni du personnel des locomotives ni du VSLF. Vous pouvez joindre une personne du comité central, y compris moi-même, ou des sections à toute heure du jour ou de la nuit,

même le soir de Noël ou du Nouvel An. L'un de nous est toujours en route et disponible.

Vous souvenez-vous d'événements où le VSLF a pu contribuer de manière significative à atténuer les effets sur le mécanicien de locomotive concerné ?

Ce dont les collègues du BLS en particulier se souviendront probablement, c'est de l'affaire Wimmis en 2013 devant le Tribunal de grande instance du canton de Berne pour des accusations de lésions corporelles par négligence contre un membre du VSLF. Grâce aux rapports des mécaniciens et aux informations d'exploitation, nous avons pu fournir des arguments importants au tribunal avec son avocat et montrer que la lampe rouge dans le poste de conduite n'est pas toujours allumée lorsqu'un train circule avec des portes ouvertes. Bien que le collègue n'ait pas été acquitté, la peine a été beaucoup plus légère qu'en première instance. Et il n'était pas seul.

[www.vslf.com / info / Archives projets](http://www.vslf.com/info/Archivesprojets)
L'affaire Wimmis a été l'élément déclencheur pour le VSLF de collecter systématiquement des documents et des informations afin de pouvoir constituer des argumentaires bien construits pour la défense dans de futurs litiges, y compris la possibilité de s'en ouvrir publiquement si nécessaire.

Comment ressens-tu la gestion des événements par les ETF ? Les événements sont-ils traités objectivement ou la recherche d'un coupable est-elle au premier plan ?

En principe, les chemins de fer traitent leurs mécaniciens de locomotive de manière correcte, ils sont traités comme des employés. Aux CFF, par exemple, on applique la « Guideline Fairness », qui parle "d'erreurs commises en dépit des mesures prises au mieux de ses connaissances et de ses convictions" et de "tirer les leçons des fautes commises".

La situation est différente lorsqu'il y a des dommages matériels importants ou lorsque des personnes sont blessées ou tuées. Dans ce cas, l'entreprise fait d'office l'objet d'une enquête et peut rapidement devenir un ad-

versaire juridique si des décisions préjudiciables de tribunaux menacent d'avoir des conséquences coûteuses. Notre objectif est de mettre hors de cause le mécanicien de locomotive accusé. Grâce à notre large savoir-faire ferroviaire, nous pouvons poser les bonnes questions avec les avocats et élaborer des stratégies de défense.

J'ai fait une grave erreur. Puis-je m'attendre à être traité de manière équitable ? Comment le VSLF me soutient-il ?

Le mécanicien de locomotive ne commet généralement pas de faute grave, mais tout au plus une erreur par négligence. Les conséquences peuvent toutefois être très graves. À mon avis, les mécaniciens de locomotive ont presque toujours été traités de manière équitable. Ce qui est juste peut bien sûr être très subjectif.

Nous soutenons les membres par l'intermédiaire de notre association ou de la protection juridique professionnelle CAP, où le membre peut demander l'ouverture d'un dossier. La demande de protection juridique peut être faite directement sans qu'il ne soit nécessaire d'obtenir l'approbation du VSLF ; cela peut être important pour le membre. Si notre participation est souhaitée, nous sommes bien sûr à la disposition de nos membres.

Quels conseils donneriez-vous à vos collègues pour qu'ils puissent retourner au travail le plus rapidement possible après un événement ?

C'est comme faire du vélo : remettez-vous en selle dès que possible après être tombé. Avec notre soutien et celui du supérieur hiérarchique, la reprise du roulement doit s'effectuer dès que possible pour retrouver routine et sécurité. Cela demande de la confiance en soi, et nous et les collègues pouvons être en soutien. Lors du premier train, par exemple, il est possible d'être accompagné d'un aspirant. C'est certainement judicieux.

Y a-t-il des changements après un événement qui ne disparaissent jamais ?

Oui, par exemple mon cas de signal d'octobre 2010 est toujours absolument présent pour moi. Il est ancré dans ma chair.

As-tu autre chose à ajouter ?

Avec les nombreux cas, très différents, dont j'ai connaissance, je suis toujours étonné du haut niveau de professionnalisme de la plupart des mécaniciens de locomotive. La force mentale, une personnalité bien établie et des compétences globales dans l'ensemble du secteur ferroviaire constituent la base des professionnels de la traction. C'est probablement ce qu'il faut pour survivre dans une exploitation 24 heures sur 24 à ce poste à responsabilité.

Chacun a un ange gardien à ses côtés. ➤

De Werther et Papageno

Les mesures préventives représentent un moyen approprié pour réduire le nombre de suicides et de tentatives de suicide. Un tact maîtrisé est nécessaire par rapport sur ce sujet. L'interview avec Dr René Bridler a été réalisée par Markus Leutwyler.

Le Dr René Bridler (M.H.A.) est le directeur médical du sanatorium Kilchberg. Il a répondu à nos questions.

LocoFolio : En ce qui concerne la question du suicide, on entend souvent parler de "l'effet Werther". De quoi s'agit-il ?

René Bridler : Cela fait référence au roman "Les chagrins du jeune Werther" de Johann Wolfgang Goethe, dans lequel le personnage principal se suicide. Cette publication a déclenché une série d'imitations. Le même effet a été observé après les reportages des médias sur les suicides. Il est maintenant bien documenté scientifiquement. Sur la base de ces résultats, l'OMS a élaboré des recommandations qui ont été mises à jour pour la dernière fois en 2017 et qui ont également été intégrées dans des publications en langue allemande (par exemple, le Conseil suisse de la presse).

Faut-il parler et/ou écrire sur le sujet ?

Parlez-en, c'est sûr. Si je soupçonne des intentions suicidaires chez une personne, je dois lui en parler, m'intéresser à elle et lui proposer une aide, qu'elle soit personnelle ou extérieure. C'est une idée fautive très répandue que de parler de suicide en provoquerait un. C'est pourtant le contraire qui se produit. Les personnes ayant des intentions suicidaires se sentent parfois seules parce qu'elles ont peur de confier leur sort à quelqu'un d'autre. Une conversation peut

Comment reconnaître les tendances suicidaires ?

Les personnes en période de crise dans leur vie sont souvent atteintes dans leur estime de soi, se replient sur elles-mêmes et communiquent moins avec leur environnement. Quels sont les signaux d'alerte ? De telles phrases devraient vous faire réfléchir :

"Je n'en peux plus". "Il vaudrait mieux que je ne sois jamais né". "Tout le monde serait mieux sans moi." "Si nous nous rencontrons à nouveau..." "Ce ne sera plus jamais bon".

Ces assertions ne sont pas toujours suivies d'une intention de suicide. Mais ce sont des indications claires d'une crise dans la vie. Il est donc utile de parler à la personne concernée et de lui proposer de l'aide.

<https://www.parler-peut-sauver.ch/>

diminuer la pression et attirer l'attention sur des possibilités d'aide.

Qu'en est-il des écrits ?

C'est en effet plus délicat. Les informations et les conseils factuels et corrects sur la manière de gérer une crise avec succès sont précieux. Ces articles peuvent avoir un effet préventif, appelé "effet Papageno". En revanche, les textes détaillés sur la méthode et le lieu, ainsi que les photos et les vidéos, sont défavorables.

Quels sont les autres moyens de prévention ?

Outre le niveau individuel et les articles précis déjà mentionnés, il existe d'autres possibilités de prévention au niveau social. Par exemple, des mesures de sensibilisation dans certains groupes de population, dans les entreprises, dans les services d'urgence ou dans les cabinets médicaux peuvent être utiles. Les médecins généralistes peuvent savoir si un patient est déprimé en lui posant quelques questions précises. Cela peut sauver des vies car la dépression est un facteur de risque très important de comportement suicidaire. Je voudrais également mentionner les précautions structurelles ou techniques, comme, par exemple, la détoxification du gaz domestique dans le passé, la sécurisation des ponts ou l'accès difficile aux armes à feu. Ces mesures préventives conduisent à une réduction durable du taux de suicide.

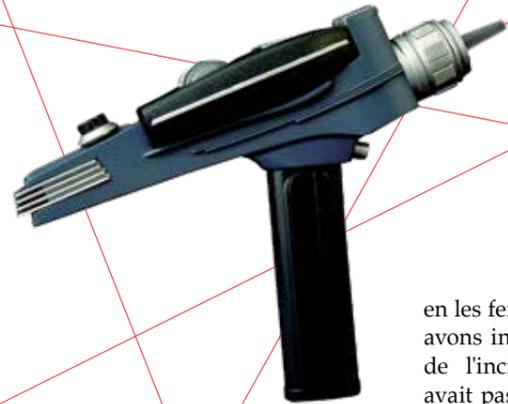
Il existe une opinion répandue selon laquelle "s'il ne le fait pas aujourd'hui, il le fera demain". Est-ce vrai ?

Non ! La tendance suicidaire n'est pas un état persistant, mais un état très fluctuant. Le danger le plus élevé existe lorsqu'une personne se trouve dans un état de pensées, de sentiments et de perception très restreints. On parle de "mode suicidaire". Celui-ci, en particulier, fluctue dans un laps de temps très court dans une sorte de mode "on-off".

Les pulsions suicidaires ne sont pas une maladie, mais un comportement. Mais les maladies mentales telles que la dépression ou la consommation de substances sont associées à un risque statistiquement accru. Aujourd'hui, nous disposons d'un large éventail de possibilités pour traiter avec succès les maladies mentales. Rétrospectivement, la plupart des gens sont heureux de ne pas s'être suicidés. ➤

Attaque au laser

L'interview avec Stephan Gut a été menée par Markus Leutwyler



en les fermant. Avec le chef de train, nous avons informé la police ferroviaire (TPO) de l'incident. Malheureusement, il n'y avait pas de personnel de la police ferroviaire pour s'en occuper sur place. Cependant, son responsable a immédiatement contacté la police cantonale, qui était sur place dans les cinq minutes. Le chef de train et moi-même avons envoyé des photos de l'emplacement du laser au chef de la TPO pour la localisation de l'auteur, qu'il a transmises aux policiers cantonaux.

L'affaire a-t-elle été prise au sérieux par la police ?

Très sérieusement même. Les policiers cantonaux ont réagi immédiatement et se sont donné beaucoup de mal pour trouver le coupable. Le balcon a pu être identifié, mais une petite fête se déroulait dans l'ap-

partement avec de nombreux invités qui entraient et sortaient. Il a été impossible d'identifier la personne en question.

Comment l'ETF a-t-elle réagi ? Est-ce qu'on t'a proposé de l'aide ?

Grâce à l'aide compétente de Sebastian Kessler, le responsable des opérations de la TPO sur place, nous avons pu agir très rapidement. Le chef de train Louis Tester m'a également apporté un excellent soutien en contactant et en informant le centre d'exploitation.

Bien qu'il n'ait pas été clair au début si et quand le train allait rouler, les priorités de toutes les personnes impliquées étaient ma santé et mon auto-évaluation de mon aptitude à conduire ; il n'y avait aucune pression du côté de l'exploitation.

Comme la rémanence s'est très vite dissipée et que toutes les mesures possibles avaient été prises, j'ai décidé de conduire le train. Pendant le traitement ultérieur du dossier, on m'a conseillé de demander une assistance médicale et de remplir un rapport d'accident en cas d'éventuelles séquelles.

En cas d'incident, que recommanderais-tu à un collègue sur la manière d'agir ?

Il est extrêmement important de se fixer des priorités, surtout dans une situation de stress. La première priorité est certainement votre propre santé et donc votre sécurité. Un contact rapide avec la police ferroviaire permet de lancer des mesures. Prenez votre responsabilité personnelle au sérieux. Ne pas se laisser mettre sous pression, même pas par soi-même. En fin de compte, la décision revient au mécanicien de locomotive, qui garantit la sécurité de son train.

Stephan, tu as été aveuglé par un laser. Raconte-nous ce qui s'est passé et comment toi, la police et l'ETF avez réagi ! Quelle a été ta première réaction ?

Dix minutes avant le départ de mon train, j'étais sur le quai et j'ai été frappé par un puissant laser vert provenant d'une maison de l'autre côté de la rue. Une personne se tenait sur le balcon et braquait le laser sur les passants et les immeubles jusqu'à ce qu'il me frappe aussi. Bien que j'aie immédiatement protégé mes yeux, j'ai remarqué une forte rémanence

Dérangement à la ligne de contact le 2 octobre à Berne.

En gare de Berne, plus grand-chose n'a bougé ce vendredi depuis 8h30. Un dérangement à la ligne de contact à l'est de la gare de Berne en est la cause. Cela a engendré que les quatre voies Berne - Wankdorf n'étaient plus praticables en traction électrique. Nous en connaissons les conséquences. Ce n'est pas le cas d'un membre de la direction de CFF P, qui a demandé en interne pourquoi les passagers en direction de l'est étaient dirigés via Neuchâtel au lieu de Bienne. Il est clair qu'il manque là des connaissances ferroviaires minimales.

Réparation de la ligne de contact arrachée à Berne par du personnel nécessaire au système. (Photo CFF)



Recherche supérieur hiérarchique

Les processus complexes aident à trouver de l'occupation :

De : yy (P-O-BP-ZFR-xx)"

Date : 10.2020

A : Mécanicien

Objet : Journée de formation continue IP 2021

Bonjour xx

Les préparatifs pour l'instruction périodique IP 2021 sont lancés. Nous devons demander l'accord à ton CLP pour l'IP 2021. Peux-tu me dire qui est ton CLP?

Meilleures salutations, yy (GT)

Cas de signaux nains

Affirmation d'une compagnie ferroviaire : « jusqu'à mi-juin on a assisté à 27 cas de signaux nains. Plus que durant tout 2019. » On vous renvoie à l'article paru dans le dernier LocoFolio « Qui tire le frein d'urgence ? ».

Il serait tout indiqué que l'autorité de surveillance, à savoir l'OFT, décide de se pencher sur la problématique qui est bien connue de tous. (GT)



Être malade sans inquiétude

J'ai dû me faire porter malade auprès de mon employeur cet automne. Malheureusement dans un délai relativement court et je me suis donc fait du souci et demandé si un autre mécanicien pouvait être trouvé et planifié dans le temps restant. Sinon, l'IC ne roulerait pas.

Au téléphone avec le sympathique collègue en service, la première question a été de savoir qui était mon CLP, car il devait lui envoyer un e-mail.

Pourquoi mon CLP doit-il savoir dès le premier jour que je suis malade ? Il le découvrira de toute façon dans le système, surtout que je l'informerai quand il sera prévisible de comment la maladie évoluera.

Encore une fois, un processus inutile, une procédure superflue, un effort vain. Avons-nous trop peu de travail ou simplement les mauvaises priorités ?

Heureuse est une entreprise qui peut se permettre de mouliner dans le vide alors que les trains sont laissés à l'arrêt en même temps.

Ma conclusion : ne vous inquiétez pas, peu importe si les trains circulent.....

Un mécanicien de locomotive des CFF

Lettre de lecteur, nom connu de la rédaction

Interdit!

Simplification de la signalisation

Il n'est pas évident d'expliquer où il est interdit de circuler avec un vélo. Toutefois la piste cyclable s'arrête au milieu du quai pour une direction.

C'est tout aussi évident que le fait de ne pas avoir le droit de fumer à proximité du cendrier. Logique. (GT)



Trains de matériel vide

Trop souvent, les trains sont déplacés en matériel vide sur de longues distances pour le remisage en raison d'un manque apparent de voies de garage. Le FV-Dosto de Bombardier se rend donc de Zurich HB à Däniken pour y passer la nuit.

Il est intéressant de constater que le service qui est responsable de la gestion et de l'attribution des voies de garage est le même qui perçoit aussi les redevances pour les sillons des trains de matériel vides. Cette

coïncidence pourrait expliquer pourquoi il n'y a pas de voies de garage à proximité... (GT)

Zéro motivation

Actuellement, malgré toute ma bonne volonté, j'ai de la peine à trouver une quelconque motivation. J'ai même retiré deux futurs RE (jours mis à disposition) afin de pouvoir profiter de mes temps libres. Après sept semaines de service tard (souhaitées auparavant) et les annonces faites concernant les mesures d'économies et les restrictions salariales... ma motivation est à son extrême limite. Il n'y a rien à ajouter à cela.

Extrait d'un courrier adressé à la rédaction du LocoFolio.

La saison des champignons

Pas de problème d'air sec avec nos climatiseurs. (RED)



S25 longue distance : Linthai

Un avant-goût des pilotes dans la cabine. (RED)



Photo: Stefan Gall

Jubilée des panneaux de point d'arrêt ¹⁰

Depuis plus de 10 ans, les CFF travaillent à l'optimisation de la précision du point d'arrêt des trains à quai dans le cadre du projet « Capacité en voyageurs des gares ». Bien que le S-Bahn zurichois dispose depuis 1989 d'un système qui fonctionne, on cherche à tout prix à réinventer la roue. *Stephan Gut, président de la section Ostschweiz*

Jusqu'à présent, personne n'a été en mesure de nous expliquer de manière satisfaisante la relation qu'il pouvait y avoir entre les capacités d'accueil et les projets d'optimisation de la précision des points d'arrêt. Compte tenu de l'effort consenti depuis de nombreuses années, on doit partir du fait que les trains s'arrêtent au mauvais endroit, ou que des trains de longueur identique ne s'arrêtent pas toujours au même emplacement à quai. Et que si c'était le cas, ces arrêts différents auraient une grande importance sur le temps d'embarquement des voyageurs, donc sur les flux de voyageurs sur les quais et sur la ponctualité en général.

Ces considérations de base, correspondent-elles à la réalité ? Plutôt pas. De nombreuses gares et haltes sont déjà équipées de panneaux de points d'arrêt, selon les besoins par exemple avec les signaux 1 (100m), 2, 3, 4 ou H (signal de point d'arrêt pour tous les trains, peu importe la longueur). Dans le cas de longueurs intermédiaires, le mécanicien extrapole le point d'arrêt, c'est-à-dire que pour un train de 150 mètres, il s'arrêtera à mi-chemin entre le 1 et le 2. Des différences de quelques mètres sont peu problématique en règle générale et ne jouent aucun rôle dans le temps d'embarquement des clients.

Projet PEKABA

Le projet PEKABA (Personenkapazität Bahnhöfe) a vu le jour il y a environ 10 ans, afin de pouvoir maîtriser les problèmes de capacités en relation avec la progression des embarquements 7 débarquements de voyageurs: «*En se basant sur les expériences faites par les dirigeants des CFF lors de voyages en Chine et au Japon ainsi que les travaux de division I-AT-BZU (accès dans les gares), on dispose des premières idées en matière d'optimisation des capacités qui pourraient être transposées, du moins partiellement, à la situation existant en Suisse.*»

Une des mesures proposées a été identifiée : «*L'optimisation de la précision des points d'arrêt des trains à quai et un processus sur le train afin d'améliorer l'efficacité du changement de voyageurs ainsi qu'une meilleure utilisation de la surface des quais.*»

Exploitation expérimentale 2013

Les longueurs des quais des gares d'essai ont été divisées en secteur d'égale longueur, environ 50 m. Durant toute la période d'essai, les mécaniciens devaient arrêter leur train au droit des nouveaux panneaux de secteurs ou aux marqueurs présents sur le quai (marquage tous les 25m) placés au milieu de chaque secteur. Le point d'arrêt prévu pour chaque train était communiqué au mécanicien dans la marche du train affichée sur LEA. Afin d'atteindre le point d'arrêt prévu, le mécanicien devait s'orienter en fonction du panneau de secteur ou du panneau illuminé ou réfléchissant déterminant le point milieu de chaque secteur situé sur le bord du quai.

L'exploitation expérimentale a été rapidement interrompue. Lors de chaque entrée, il était nécessaire de chercher les panneaux de secteurs et les marquages, ce qui avait pour conséquence de ralentir l'entrée, surtout lors des entrées dans les gares en courbe.

Dans les gares dépourvues de panneaux de points d'arrêt, le mécanicien s'oriente en fonction de la longueur du quai ou de la marquise. Dans ce cas, les différents points d'arrêts à quelques mètres près, sont dans la plupart des cas insignifiants.

Par rapport au nombre d'arrêts par jour (9000 trains x Ø 10 arrêts) les cas problématiques sont certainement infimes. En outre une influence sur la ponctualité et les flux de voyageurs particulièrement lors des heures de pointe avec un nombre élevé de voyageurs et des temps de parcours disposant de faibles réserves de temps sont nettement plus déterminant, de même que les conditions atmosphériques et la visibilité de manière générale.

Pour que les panneaux de points d'arrêt aient une influence sur la ponctualité et la précision des arrêts, les critères suivants sont déterminants :

- Bonne vue non masquée sur les panneaux d'arrêt, lors des entrées, respectivement lors d'entrée en courbe.
- Plus la vue est dégagée, plus on peut entrer rapidement car les signaux sont identifiables assez tôt, sans qu'on doive les chercher. Les obstacles à la visibilité sont : mâts de la ligne de contact, marquises, signaux, indicateurs de quai, panneaux de secteurs, etc.
- Pose uniforme sur chaque voie, ce qui signifie une implantation des panneaux de point d'arrêt les uns après les autres à la même hauteur, cela peut se faire à gauche ou à droite. Si possible de manière unifiée par quai / gare si les longueurs de quais le permettent.
- Panneaux éclairés, respectivement propres et réfléchissants pour les entrées de nuit, dans le brouillard ou par contre-jour.

Le S-Bahn zurichois est bien équipé, de manière générale. Les panneaux 1/2/3/H sont posés au bon endroit à quelques exceptions près. Le système fonctionne depuis 1989.

Des améliorations sont certainement souhaitables, mais, de prime abord, on devrait identifier les gares problématiques et les équiper. A certains endroits il paraît aussi judicieux de placer des panneaux d'arrêt avec des demi-mesures (1.5 etc.) mais une mise en place unifiée des 600 gares et haltes multiplié par x voies serait exagérée voire même contreproductive, car plu-



Ci-dessus : panneaux clairement visibles à Birmensdorf



Ci-dessous : panneaux moins visibles à Granges Sud

sieurs gares / voies sont équipées d'installations spécifiques plus efficaces.

Elaborer une réglementation uniforme

La stratégie d'arrêt doit être trouvée extrêmement rapidement par le mécanicien lors de l'entrée en gare, que ce soit aussi de nuit, par brouillard, lorsque la visibilité est mauvaise ou qu'il y a des problèmes d'adhérence. Cela nécessite une réglementation simple et uniforme, sinon les panneaux d'arrêt auront un effet négatif sur la ponctualité et la précision. Des réglementations différenciées en fonction des différentes gares ne sont pas praticables : arrêt toujours à proximité d'un panneau / règle des 15 mètres en tenant compte de la longueur exacte du train / extrapolation du point d'arrêt / points d'arrêt spéciaux lorsque par ex. un « H » se trouve au droit d'un signal de sortie / réglementation pour des panneaux d'arrêt erronés situés après le signal de sortie comme par exemple à Bienne / etc.

Nous plaçons pour une solution simple, stable et économique qui ne nécessitera pas 10 années supplémentaires pour être mise en place.

Projet HaSi

Extraits du rapport de projet 2017

- Etude des principes pour l'optimisation et l'uniformisation des points d'arrêt, dans le cadre d'un essai pratique.
- Récolter les expériences et résultats évaluables du système de point d'arrêt afin d'acquies des connaissances en vue d'établir un nouveau standard et de le déployer ensuite sur l'ensemble du réseau.
- Les trains s'arrêtent toujours à un panneau. Pas d'interprétation par le personnel des locomotives.
- Les panneaux de points d'arrêt (1 / 2 / 3 / 4 / H) sont complétés où c'est nécessaire par des panneaux intermédiaires (0,5 / 1,5 / 2,5 / 3,5).
- Les panneaux sont installés en fonction de règles claires (hauteur, côté de la voie, distance).
- En complément du R 300.2, chiffre 5.5.7:
- Le point d'arrêt se situe en principe au niveau d'un panneau de point d'arrêt.
- Le train de voyageurs doit s'arrêter près du panneau de point d'arrêt qui correspond à la longueur du train. Si la longueur du train ne correspond pas au panneau d'arrêt il y a lieu de s'arrêter au suivant. Un arrondi de 15 mètres est tolérable.
- En raison de la situation locale, il peut arriver qu'il n'y ait pas de panneau de point d'arrêt au bout du quai. Dans ce cas, le mécanicien doit déterminer le point d'arrêt en fonction de la longueur du train et de la position du dernier panneau de point d'arrêt. Il doit tenir compte du fait que la première porte

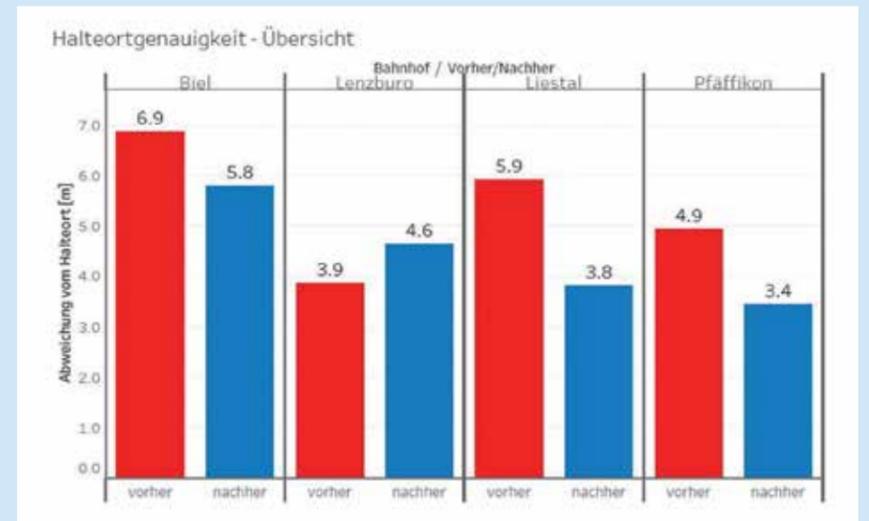
Konzept	Tafeln	Möglichkeiten
Pilot HaSi	0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 H	9
Halteorttafeln	1 2 3 4 H	5
Mitteltafeln (Zwischenpanneaus)	0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5 5,5 6 6,5 7 7,5 8 8,5 9 9,5 10	unbegrenzt

accessible aux voyageurs est encore à quai ou dans la zone d'usage du quai.

- Certains types de véhicules ne peuvent être pris en considération avec la règle de base ou celle de l'arrondi. Actuellement les anciennes compositions VAE du SOB sont dans cette situation. Il y a donc lieu de déterminer dans un règlement spécial des quelques exceptions ; par exemple dans le règlement du matériel roulant.
- La règle de l'arrondi a parfois conduit à des confusions. Cependant cela ne concerne que des mécaniciens qui ne roulent habituellement pas avec les véhicules concernés (par ex. les GTW : 55m).
- Le groupe de pilotage HaSi, I-AT-KUF et P-OP-ZF recommande un équipement de l'ensemble du réseau avec les points d'arrêt selon le concept HaSi. Il y a donc lieu de démarrer un projet de suite pour le financement sous la direction de I-AT. En outre l'agrément définitif des panneaux intermédiaire a été demandé à l'OFT.

Mesures

Les mesures effectuées dans les gares pilotes n'ont pas permis d'enregistrer des modifications marquantes quant à la ponctualité. De même, la précision des arrêts s'est améliorée dans une proportion négligeable.



La précision Ø a augmenté de 1,1 m à Bienne, de 2,1 m à Liestal et de 1,5 m à Pfäffikon SZ. À Lenzbourg, il a même diminué de 0,7 m.

Vauderens II

J'ai récemment lu le dernier numéro du LocoFolio. Je trouve l'article sur le cas de Vauderens, selon lequel rien ne s'est amélioré en dix ans, très pertinent. *Lettre à la rédaction*

Il y a deux jours, le xx juillet 2020, je conduisais le train 724 en direction de l'ouest lorsque, à mon grand étonnement, les données de Vauderens ci-jointes sont apparues dans la marche du LEA. Heureusement, je connais le parcours par cœur ! Au moins, ils ont ici réagi immédiatement et ont tout arrangé.

Correspondance :

Objet : Données incorrectes

Date du dérangement : 07.2020

Numéro de train : 7XX

Lieu : Vauderens

Description / Remarque

Le train 7xx à Vauderens n'a pas la vitesse de gare (140 au lieu de 140/95), ni l'indication de vitesse de 85 km/h jusqu'à Oron.

Objet : RE : annonce LEA - Vauderens

Bonjour D.

Merci pour le message. Nous avons reçu un paquet de données erroné du fournisseur de données IHPT.

Pour le train 7xx à Vauderens, un parcours non autorisé a été prévu (ou seulement valable à partir du changement d'horaire en décembre 2020). Nous avons maintenant corrigé cela manuellement. Le train est à nouveau affiché correctement.

Salutations, M.



M	km	-	+	AE	Gossau SG	R150	An	Ab	22:52:06
	49.6	10	1		Chénens	125	130	(17:07)	
	45.2				Block	S929/829			SBBP 724 ADL
Home	45.0	10	1		Villaz-St-Pierre	140		(17:10)	
	42.9	3	3		Lussy	140		(17:11)	
Tour	40.2	0	10	(1302)	Romont	140-100	100	(17:12)	
	39.8				C sort.	95			-08:43:36
Fahren	38.1				km 38.100	L			
	37.5				Block	S925/825			Mandvieren
	35.7	7	10		Siviriez	140		(17:15)	
Formulare	35.6				Block	S924/824			
					Vauderens	140		(17:18)	
Dokumente	30.5	10	0		Oron	90		(17:22)	
	24.4				Block	S914/814			
	22.9				Palézieux	90	115	(17:25)	
Private Dokumente	20.6	18	6	(1305)	Courbe sortie	95-105			
	20.1				Corbéron	10R/S			
	16.9				Moreillon	115		(17:29)	
	14.6	18	0		Courbe	95			
	13.1				Puidoux	95	100	(17:30)	
	12.2	18	0	(1304)	Courbe sortie	95			
	11.8				Grandvaux	100	100	(17:33)	
	18	0							

L'épidémie de la honte

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



J'ai honte, tu as honte, il/elle a honte, nous avons honte....

Nous savons depuis longtemps qu'en termes de langage, les responsables cherchent chaque année à réinventer la roue. Je me souviens de "durable", "disruptif", "hors des sentiers battus" et bien d'autres encore.

Cette année, le nouveau terme à la mode semble être le verbe "avoir honte".

La tendance a été amorcée par Toni Häne, chef Voyageurs des CFF, dans un e-mail adressé à tous les employés au cours de cette année :

"Je suis très en colère et en tant que cheminot, j'ai honte que nous ne soyons pas à la hauteur et de décevoir nos clients et nos commanditaires à cet égard".

Quelque peu étonné, on se frottait les yeux et on relisait la phrase. Cette "honte" n'est-elle pas quelque chose qui date du milieu du siècle dernier, où l'on mettait des élèves indisciplinés au coin [ndt : de la honte en allemand]. Bien sûr, seulement après qu'on leur ait donné une bonne correction...

Mais cela n'en est pas resté là. Un peu plus tard, en septembre, le CEO des CFF, Vincent Ducrot, a été interpellé par tous les journaux et les médias en ligne en raison du manque de personnel des locomotives.

Comme il est évident que Ducrot ne peut être tenu pour responsable de ce problème, les médias se sont tournés vers son prédécesseur Andres Meyer. Dans la NZZ du 19.10.2020, il a une fois de plus défendu son salaire et souligné ses réalisations. En soi, ce n'est pas nouveau. Mais dans le dernier paragraphe, Meyer s'est également lancé dans le train de la honte.

Il dit qu'il n'en veut pas à son successeur qui a déclaré publiquement qu'il avait honte que les CFF aient trop traîné pour recruter des mécaniciens de locomotive pendant des années. Meyer a dit : "Moi aussi, j'ai honte".

Bientôt, l'année 2020 sera terminée. Il faut espérer qu'au cours de l'année prochaine, non seulement la pandémie de coronavirus disparaîtra, mais aussi cette indicible épidémie honteuse.

Dernier train

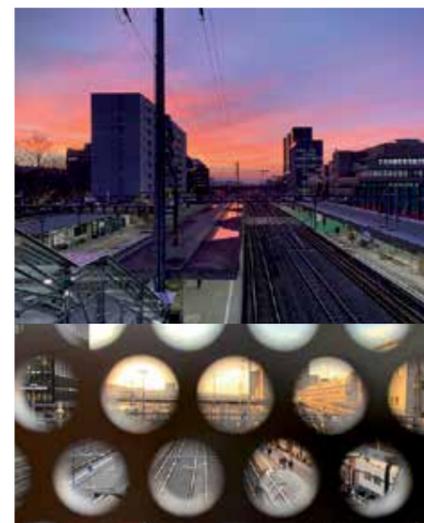
Beat Rüegger. Le comité de la section Ostschweiz du VSLF

Quatre bouteilles de vin pour Beat Rüegger pour son dernier train le 8 juillet 2020. Il a été responsable de dépôt pour le VSLF à Schaffhouse de 1989 à 2019 ! Nous remercions Beat pour son engagement au long cours et lui souhaitons une bonne continuation.



Passerelle Altstetten

La passerelle d'Altstetten nous a offert une alternative durant plusieurs mois à la fermeture au passage souterrain. La plupart on dû être content de pouvoir disposer enfin d'un chemin plus court et agréable. Pendulaire et mécanicien passionné, Thomas Lüthy va regretter quelque chose : Les vues spectaculaires! Merci Thomas pour les magnifiques images!



Profession de rêve ?

Mécanicien de locomotives aujourd'hui encore une profession de rêve ? *Commentaire de Ruedi Renggli de Seegräben mécanicien de locomotives CFF retraité depuis 2006*

Souvent, le public considère le travail dans la cabine de conduite comme une profession de rêve et cela même aujourd'hui alors que nous sommes au temps de la digitalisation. D'un autre côté, ce même public prend aussi connaissance dans les médias, du fait qu'il existe un gros sous-effectif au sein des mécaniciens de locomotives, que le recrutement est de plus en plus difficile, que des trains sont supprimés. Il y a quelque chose qui ne joue pas dans tout cela !

Les responsables des CFF justifient la détresse extrême au niveau du personnel des locomotives et les suppressions de trains qui en découlent par le fait d'une « planification erronée de longue date » au niveau du personnel des locomotives. Les causes vraisemblables des soucis de personnel actuels se sont déjà manifestées il y a longtemps sous la forme d'un « processus de pourrissement rampant ».

- En vue de la création des CFF SA en 2000 avec les différentes réformes de l'entreprise qui l'ont accompagnée, un article est paru dans le courrier CFF (à fin 1999) avec un titre choisi de manière maladroite : „Mécanicien de locomotives – pas de protection du patrimoine ? “

- Avec les différentes réformes de l'entreprise l'accent a été placé sur le profil professionnel du « mécanicien » sous la forme de mesures d'économies comme par exemple : répartition des mécaniciens entre trafic voyageurs et trafic marchandises, réductions draconiennes du temps de formation, etc.

- La satisfaction du personnel a rapidement baissé auprès du personnel des locomotives dès 2000 et ceci à des valeurs extrêmement basses dans toute l'entreprise.

- 2006: une pétition avec le titre „Mécanicien de locomotives – une profession de rêve sur la voie de garage “ a été adressée au responsable du DETEC de l'époque, Moritz Leuenberger, afin d'attirer son at-

tention sur l'urgence de rendre son attrait au métier de mécanicien de locomotives avec toutes les mesures nécessaires.

- 2018: Certains responsables de compagnies ferroviaires (y compris le CEO des CFF A. Meyer) ont fait la promotion du train « sans conducteur » conformément à leurs visions de la digitalisation et ont déstabilisé les éventuels intéressés à la formation de mécanicienne/mécanicien

de locomotives par leurs comptes-rendus parus dans la presse. En d'autres termes les efforts consentis en vue du recrutement de candidats correctement qualifiés en vue d'assumer la relève sont aujourd'hui encore extrêmement difficiles et ceci, il faut le noter, avec une répercussion très amère sur la clientèle (suppression de trains).

- 2020: La crise actuelle du Corona a probablement réduit le fort besoin en mécaniciens de loco-

motives durant le semi-confinement en raison de la réduction de l'offre au niveau des trains. Cependant les soucis fondamentaux sont restés les mêmes ! Les responsables des CFF seraient avisés de prendre les soucis du personnel au sérieux, respectivement de renforcer l'attractivité du métier de mécanicien de locomotives par des mesures appropriées. Durant les prochaines années, de nombreux mécaniciens vont partir à la retraite et les entreprises de transports ferroviaires sont au-devant d'une forte progression du nombre de leurs passagers.

Le fraîchement retraité Wolfgang Jakob a donné en peu de mot, mais combien importants, une réponse à la question « mécanicien de locomotives, aujourd'hui encore une profession de rêve ? « *J'ai choisi la plus belle profession du monde ferroviaire que les CFF ont pu me proposer A L'EPOQUE !* - Et maintenant ? Il ne veut plus parler de « la profession de rêve » et de la « fierté professionnelle » ...

Seegräbner Bote





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

<p>Alfred Ott Sektion Bern *1947 † 7.5.2020</p>	<p>Viktor Ernst Sektion Hauenstein-Bözberg *1935 † 8.7.2020</p>
<p>Pierre-Yves Perrette Sektion Romandie *1956 † 3.9.2020</p>	<p>René Huster Sektion Ostschweiz *1952 † 18.10.2020</p>
<p>Werner Ott Sektion Ostschweiz *1933 † 24.10.2020</p>	<p>Thomas Müller Sektion Luzern-Gothard *1955 † 25.10.2020</p>
<p>Urs Schär Sektion Ostschweiz *1961 † 3.11.2020</p>	<p>Robert Zweidler Sektion Hauenstein-Bözberg *1922 † 21.11.2020</p>

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

Au sujet de notre collègue **Werner Ott (87)** Mécanicien au dépôt de Rapperswil

Bonjour Monsieur Giger

Un grand merci pour vos mots.

Mon père était un collaborateur extrêmement fier de faire partie des CFF, jusqu'à son décès.

Lorsqu'il parlait des CFF il utilisait toujours la forme « nous ».

Une grande partie de sa vie a été les CFF. Il appréciait son travail et ses voyages à travers la région.

Si nous étions par exemple en route au Tösstal, il disait presque à chaque fois « j'ai bien aimé rouler sur cette ligne ».

Lors d'une course en direction de Wald, un glissement de terrain s'est produit et il a été le premier à le découvrir, etc....

Je vous souhaite tout de bon et un bon dimanche

Barbara Ott



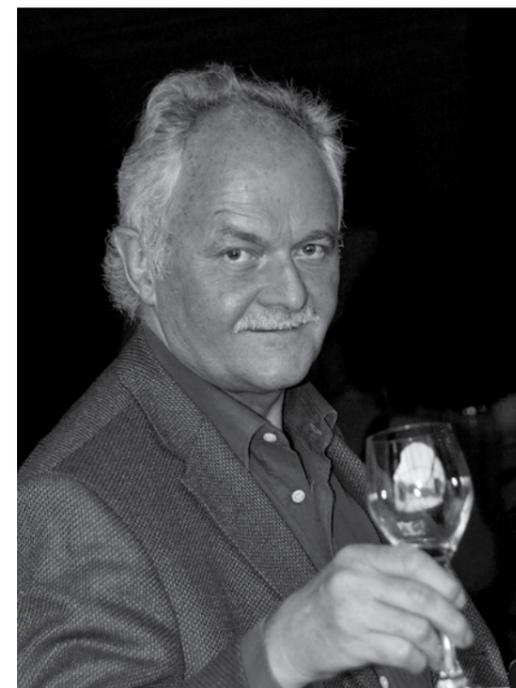
Ladies et Gentlemänner. . .

In memoriam Urs Schär. *Daniel Wachter, responsable de la formation VSLF*

Urs Schär, mécanicien et PEX chez CFF Cargo à la gare de triage du Limmattal, n'était jamais à court de maximes. Le jeu de mot du titre appartenait depuis longtemps à la tradition. Durant de nombreuses années, il a dispensé nos cours de formation avec un grand engagement, jusqu'à dernièrement encore, le séminaire DB à Sigriswil BE. Il les a marqués de sa patte comme aucun autre. Il a réussi à transformer Sigriswil en synonyme de cours PCT du VSLF dans le jargon des mécaniciens. Le 3 novembre 2020, Urs a été mortellement blessé lors d'un accident de moto ; il avait 59 ans. Avec lui, le monde, CFF Cargo et le VSLF perdent un homme qui n'avait pas son pareil sur le plan du caractère et des compétences. Avec le début de sa formation de mécanicien, en 1982, il a débuté une carrière exemplaire, carrière qui a amené Urs dans les dépôts de Zürich, Winterthur et finalement au RBL. Depuis près de 20 ans, il s'est engagé dans la formation et la formation continue au sein des CFF et a fonctionné, dès 2004, en tant que référent dans les cours du VSLF. Le cœur lourd, après sa qualification tant qu'expert d'examens, il a dû remettre la direction des cours PCT et ETCS en raison de la surcharge de travail. Il est cependant resté à notre disposition pour les cours concernant la DB. Lors de l'AG du VSLF à Naters, il a été honoré pour quinze ans d'engagement, honneur bien mérité.

Pour lui le fait de vaincre le Gothard par le chemin de fer a toujours été un point culminant. En dehors de son domaine d'activité la moto a toujours été sa grande passion. Mais Urs était aussi un bon vivant : un bon repas, un bon verre de vin lui parlaient autant que des heures passées dans un Wellness. Urs fréquentait cependant le Solbad de Sigriswil déjà avant le déjeuner. Il avait lui-même choisi le SolbadHotel en tant qu'hôtel de séminaires alors que le Bürgerstock avait fermé ses portes pour des questions de rénovation.

La mort d'Urs nous laisse tous sans voix et nous transmettons nos plus sincères condoléances à ses proches et amis.



Thomas Schrag, mécanicien BLS
Ta méthode compétente et apaisante lors des cours de préparation aux examens périodiques à Sigriswil m'a beaucoup aidé à passer mes examens calmement et sereinement. Je te souhaite beaucoup de calme et de sérénité sur ton dernier chemin.

Christoph Graser, mécanicien CFF P
Urs – je me rappelle avec joie du temps passé ensemble et j'ai la douloureuse nostalgie de penser que tu ne peux plus être parmi nous. J'ai toujours admiré ta joie de vivre et ta positive attitude et elles m'ont fait beaucoup de bien.

Thomas Ruch, ancien instructeur CFF Cargo, aujourd'hui mécanicien CFF P

Lors de mon passage à „Formation CFF“ j'ai eu quelque fois l'occasion de donner des cours avec Urs au RBL. Durant l'enseignement, j'ai

eu l'occasion d'apprécier sa méthode très compétente et sa rectitude. Durant les pauses, il a cependant montré aussi sa nature bien établie et sa convivialité. C'était une bonne expérience et un réel plaisir de travailler avec lui. Je vais garder Urs dans mes bons souvenirs et je transmets toutes mes plus sincères condoléances à ses proches et à ses amis.

Christian Schneider, mécanicien CFF P et ancien responsable de la formation VSLF

En tant qu'ancien responsable de la formation au sein du VSLF j'ai toujours estimé sa simplicité. J'ai obtenu un grand soutien de sa part dans l'organisation des cours.

Une personnalité bien établie et munie d'une grande joie de vivre a quitté notre terre beaucoup trop tôt. Sa mort a fait place à une grande consternation et à une grande tristesse. Les mots nous manquent.

Un grand merci Urs pour tes grandes compétences, ton humanité et pour les nombreux bons moments qui resteront à jamais gravés dans nos mémoires ! Que l'on se réjouisse de tes pointes d'humour dans les cieux car comme tu te plaisais à dire : j'ai encore une blague !

Gaby Fischer, conférencière formation VSLF
Je suis bouleversée. Une fois de plus une personne appréciée a été arrachée trop tôt et de manière brutale à la vie. Urs, avec toi, le monde a perdu une personne cordiale et lumineuse. Tu as été mon mentor sur le chemin de formatrice Cargo. Tu as cru en mes compétences, aussi lorsque j'ai moi-même douté. Tu as été un exemple pour moi et je te regarderai toujours. Tu m'as donné confiance dans la tâche exigeante de conférencier PCT et ETCS du VSLF et tu m'as confié une œuvre importante. Je te remercie du fond du cœur pour tout ce que tu as fait pour moi mais aussi pour tous les autres mécaniciens de locomotives!

Cher Urs, je m'incline devant toi et je te garderai toujours dans mon souvenir. Je vais poursuivre ton œuvre au sein de VSLF en mon âme et conscience ! Repose en paix ! Je souhaite mes plus cordiales condoléances à tes proches et tes amis et beaucoup de force en ces temps difficiles.

De fidèles participants aux cours et des compagnons de longue date ont tenu aussi à lui témoigner des remerciements sur son dernier chemin :

Eine Stimme, die uns vertraut war, schweigt. Ein Mensch, der immer für uns da war, lebt nicht mehr. Was uns bleibt, sind Liebe, Dank und Erinnerung an viele schöne Jahre.

Unerwartet, fassungslos und voller Schmerz müssen wir Abschied nehmen von meinem lieben Ehemann, unserem Vater, Grossvater, Schwiegervater, Bruder, Schwager und Freund.

Alfred Emil Ott - Odermatt
13. Februar 1947 - 07. Mai 2020

Nach einem gemeinsamen, schönen Festtag mit deiner Familie bist du still und friedlich von uns gegangen.

In liebevoller Erinnerung

Traueradresse:
Ott - Odermatt Romy
Lärchenweg 11 a
2575 Geroltingen

Romy Ott - Odermatt
Nicole & Marc Grau
Carmen Ott
Darja Ott & Adrian Nadenbousch mit Ameli & Fabrice
Rita Ott & Marc Vifian
Yeronika & Peter Nöhlinger - Ott
Roni & Fridolin Vetsch
Verwandte & Freunde

Das Urnenbeisetzung findet im nächsten Familienkreis statt.