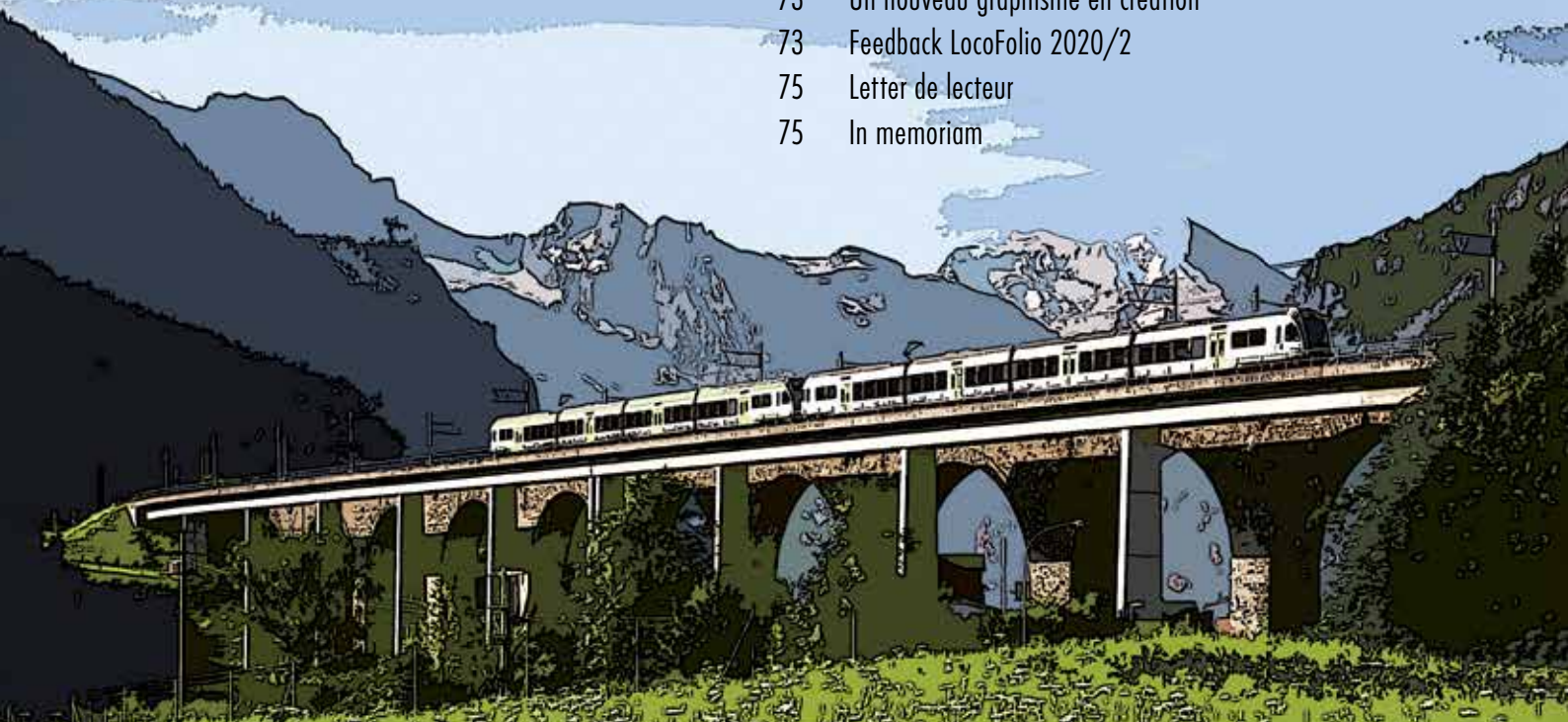


4	Editorial	32	Res Jost
7	La voix du Président	33	Culture de l'erreur au BLS
8	Que doivent savoir les mécaniciens ?	35	La culture de la sécurité à la centrale de Gösgen
12	Temps de travail forfaitaire	42	Résultat AG/AD 2020
15	SOPRE	48	Digit by digit
16	ZUB	52	Différences entre les transports aérien et ferroviaire
17	Culture du juste	52	Annonces confidentielles OFT
18	Menaces de licenciements CFF Cargo	54	Contrôle
20	Les erreurs comme ressource	54	Schmitten
21	Skyguide	55	Signaux
22	Une planification globale	55	Transport autonome des vélos
22	Formation des mécaniciens	56	Que devient l'horaire cadencé ?
23	Siemens Mobility	58	Interview de Hubert Giger
23	Trains semi-automatiques SOB	60	Mesures d'économie des CFF et de CFF Cargo
24	TILO Informations actuelles	63	«We Pay Fair»
25	Japon : interdit de faire pipi	64	Caisse de pension CFF
26	Point d'arrêt	65	Remboursement de la formation
27	TRIP à Giubiasco	66	Ferrovita
29	ETCS : Odométrie	67	Tronçons de ralentissement
29	Un smartphone sur roues	68	Question du genre
30	Bilan au changement d'année du BLS	70	Permis OFT
30	Instructions pendant le temps libre	71	Un travail d'homme
31	Attelages NINA et Lötschberger	72	WC mixte à Rotkreuz
		73	Un nouveau graphisme en création
		73	Feedback LocoFolio 2020/2
		75	Letter de lecteur
		75	In memoriam



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

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 21/1: 23.6.2021 | Clôture rédaction Loco Folio 21/2: 1.10.2021

Rédaction LocoFolio: Markus Leutwyler locofolio@vslf.com

Layout & Production: Stephan Gut artdirector@vslf.com

Traductions: (I) Anita Rutz (F) Matthieu Jotterand

Print: Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See



*Chers collègues,
chers lecteurs,
chères personnes intéressées,
chers mécaniciens de locomotive,*

La responsabilité est avant tout l'évaluation de ses propres capacités et les conséquences possibles de ses décisions et d'agir de telle sorte que les objectifs escomptés aient la plus grande probabilité d'être atteints. En d'autres termes, exactement ce que nous faisons jour après jour dans la cabine de conduite et dans les travaux préparatoires. Pour beaucoup, cela va de soi, c'est presque un don de Dieu. Il n'est pas rare que la "responsabilité" soit utilisée pour justifier les salaires élevés des dirigeants. Mais les responsabilités réelles ne se limitent pas à un rang élevé dans la hiérarchie.

Notre objectif principal est de guider les trains en toute sécurité vers leur destination. Toute personne qui parle de sécurité doit avant tout se préoccuper des erreurs. Parce que les gens font des erreurs, même Aristote l'avait compris. *"Dans un environnement complexe, les erreurs sont normales. Il serait plutôt étrange que des erreurs ne se produisent pas"*, déclare Dominique Kuster, spécialiste de la culture de la sécurité à la centrale nucléaire de Gösgen. Kuster est une sommité dans ce domaine. Technicien en électronique de formation, il a suivi une formation d'ingénieur industriel parallèlement à son travail à la centrale nucléaire, et a poursuivi des

études de psychologie. En conséquence, il comprend mieux que quiconque l'interaction entre les personnes et la technologie. *"Toutefois, la culture de la sécurité et de l'erreur ne doit évidemment pas se limiter à la simple acceptation des erreurs. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour minimiser la probabilité que des erreurs se produisent."* Il explique dans l'interview qu'il nous donne que c'est possible et comment.

Martin Feller, responsable des risques, de la sécurité et de la qualité (RSQ) au BLS, exprime un point de vue très similaire dans son interview. *"Je m'intéresse à ce qui doit être fait pour qu'une erreur ne se transforme pas en catastrophe"*. Les considérations techniques jouent ici un rôle particulièrement important. Le retrait immédiat de la flotte "Mutz" de certaines lignes en raison de problèmes de freinage en est une conséquence, par exemple. Martin a commencé à travailler pour les chemins de fer en tant que mécanicien de locomotive et fait toujours ce travail dans une certaine mesure.

Il connaît la réalité de la conduite et les exigences particulières du métier de mécanicien de locomotive, et pas seulement par des simulations ou des oui-dire.

La "culture du juste" est la garante de la sécurité dans l'aviation. *"La culture du juste préconise l'approche consistant à ne pas simplement punir la personne qui a commis la dernière erreur de la chaîne, mais à rechercher les points faibles du système qui, en se cumulant, ont conduit à l'accident ou au quasi-accident. [...] La culture du juste inclut aussi que les acteurs du système rapportent tous les problèmes qui ont été critiques sans être punis"*, écrit la rédaction de "Aeropers" sur son site (pilotsofswiss.wordpress.com).

De temps en temps, on se frotte les yeux en observant les chemins de fer quand, malgré de nombreux retours, rien n'est fait contre des conditions dangereuses, comme un signal d'arrêt ETCS au milieu du quai à Giubiasco, ou une vitesse

de gare temporairement modifiée à Mägenwil au lieu d'un tronçon de ralentissement. Par ailleurs, des éléments sont arbitrairement piochés dans l'aviation, tels que le comportement de communication radio "digit-by-digit", qui, cependant, fait plus de mal que de bien dans l'exploitation ferroviaire car les conditions préalables appropriées ne sont pas réunies.

Non seulement la lampe du ZUB s'allume en rouge en cas de "goal", mais nos esprits aussi, en raison de la culture de la punition de plus en plus rigide aux CFF. Les menaces de licenciement ne créent pas de sécurité, bien au contraire. Pourquoi la plus grande entreprise ferroviaire de Suisse a-t-elle tant de mal à instaurer une culture de l'erreur responsable ? Les décideurs concernés ne sont-ils pas suffisamment sensibilisés et formés à ce sujet et ont-ils besoin d'une formation complémentaire appropriée ?

La question de savoir comment concevoir des textes qui permettent à l'ensemble du lectorat de se sentir inclus et pas seulement "sous-entendu" n'est pas facile. Quel(s) point(s) souhaitez-vous avoir ? Vous êtes les experts et vous avez exprimé votre opinion dans une grande enquête.

Oh oui, au fait. LocoFolio s'est également doté d'un nouveau logo. Nous sommes fiers qu'il ait coûté moins de 120 000 francs. Et qu'il soit sans danger pour les jeunes et qu'aucun effet effrayant sur les enfants n'ait été décelé.

Nous vous souhaitons maintenant une bonne lecture !

Tout de bon et arrivez en toute sécurité à vos destinations !

Markus Leutwyler
Rédacteur LocoFolio et mécanicien de locomotive BLS trafic voyageurs



WELLNESS HIT AM THUNERSEE

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



- 1 Übernachtung Weekend CHF 180.–** pro Person (Sa bis So, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 1 Übernachtung für nur CHF 170.–** pro Person (So bis Sa, Zimmerkategorie nach Verfügbarkeit)
- 2 Übernachtungen für nur CHF 320.–** pro Person
- 3 Übernachtungen für nur CHF 450.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 480.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer
- 7 Übernachtungen für nur CHF 899.–** (Dorfsicht) bzw. **CHF 999.–** (Seesicht) pro Person im Doppelzimmer

Im Angebot inklusive ist

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

Einzelzimmerzuschlag pro Nacht CHF 20.–

Kurtaxe pro Person & Nacht CHF 2.50

«Panoramacard»

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



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

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Depuis plus d'un an, nos vies sont en état d'exception avec le coronavirus. Entre-temps, nous nous sommes habitués à beaucoup de choses et pourtant, nous n'en souhaitons qu'une : retrouver la normalité. Aussi qu'au travail, une alimentation à peu près raisonnable soit à nouveau possible. Reste à savoir combien de temps cet état va durer. Les premiers signes d'une normalisation partielle se font sentir. Nous effectuons notre travail comme d'habitude.

En raison de la généralisation du télétravail et des réunions devant l'ordinateur, le sentiment de ce qui se passe dans le monde réel se perd probablement progressivement. Nous, cheminots, ne savons pas ce qui se prépare en silence et ils ne savent pas ce qui se passe à l'extérieur et quelle est la situation (respectivement l'humeur). Lorsque la normalité et nos clients reviendront, il y aura probablement une réorientation et une réorganisation dans de nombreux domaines. Cela offre de grandes opportunités de se débarrasser de choses inutiles, superflues et peu rentables. Comme toute PME doit le faire en permanence si elle ne veut pas être brisée par les réalités économiques. En raison de la récession économique, la plupart des entreprises sont confrontées à des problèmes financiers. Cela vaut également pour les transports publics. Vous trouverez dans ce numéro une évaluation des mesures d'économie prises par les CFF envers le personnel. On peut se demander pourquoi le personnel au front doit accepter des pertes à cause de la crise sanitaire, alors qu'il n'a guère été impliqué dans les bonnes années avec des bénéfices de l'ordre de millions à trois chiffres.

En revanche, la nouvelle augmentation de salaire des mécaniciens de locomotive de la division Voyageurs des CFF répond à une vieille revendication et constitue une nouvelle référence pour toute la branche. Une étape importante. Cette référence doit maintenant être exigée également dans les filiales régionales des CFF et il faut mettre fin aux "conditions d'emploi minimales" qui existent depuis 20 ans.

Nous comptons également sur le soutien de nos associations partenaires. Avec la prolongation de la durée des CCT, et pas seulement aux CFF, la pression pour la flexibilité des horaires de travail ne risque pas de se relâcher. Mais nous ne sommes pas prêts à diminuer la valeur de notre temps libre simplement pour compenser les défaillances croissantes du système. De nombreux aspects importants pour nous, comme les délais d'annonce ou la récupération du temps de travail déjà effectué ne sont pas réglés dans la CCT. Ici aussi, la numérisation conduit à des décisions de plus en plus à court terme dans la planification. Au grand dam du personnel des locomotives, car cette incertitude de planification a toujours des répercussions sur leur vie privée et leur temps libre.

Il y a deux tendances dans le trafic de marchandises. Le trafic de transit fonctionne bien et les gens sont satisfaits. Le trafic par wagons isolés de CFF Cargo, en revanche, subit d'importants revers à un niveau déjà déficitaire. C'est aux politiques de décider de la marche à suivre. Nous sommes dans une position relativement bonne, car il y a suffisamment de travail pour de nombreuses professions au niveau de la base, y compris pour le personnel des locomotives. D'autant plus que la pyramide des âges permettrait des réductions potentiellement nécessaires. Mais réduire les salaires, les indemnités et la réglementation du temps de travail pour compenser les pertes à court terme serait contre-productif et accélérerait encore la spirale négative. De plus, il n'y aurait pas de symétrie des sacrifices au sein de l'entreprise, ce que nous exigeons par principe par solidarité.

Un gain de productivité pour les chemins de fer résulterait d'une production intégrale des tours de service des mécaniciens de locomotive - aux CFF, combinée aux filiales et aux autres chemins de fer. Les premiers signes d'un changement de mentalité sont déjà visibles, ce dont nous nous félicitons. Cependant, la planification opérationnelle intégrale exige

également une connaissance logique et complète des véhicules et des lignes. Il ne s'agit de rien de sorcier, d'autant plus que les coûts d'investissement sont très faibles par rapport à la valeur ajoutée. Une extension aux filiales ou même à d'autres ETF garantit une productivité et une flexibilité maximales, tant pour l'exploitation que pour les employés. La multiplication des déplacements en taxi n'est certainement pas la solution. En parallèle, cette flexibilité des possibilités d'engagement laisse de la place à des modèles de temps de travail urgents qui répondent aux souhaits privés, notamment en matière de santé, des employés et finalement de l'entreprise. C'est là que se cache un grand potentiel inexploité pour rendre le personnel satisfait, en bonne santé et motivé.

Même si nous n'avons pas pu tenir notre Assemblée générale pour la deuxième fois, nos délégués ont élu deux nouveaux membres au comité central et ont voté sur les motions soumises à l'Assemblée générale. Ainsi, nous pouvons conserver la capacité d'agir selon nos statuts et sommes absolument solides. Plus d'informations dans ce numéro.

Nous espérons pouvoir à nouveau organiser nos assemblées dans les régions et les sections prochainement. L'échange direct et la prise de décision commune sont importants et correspondent à notre structure démocratique de base. Nous avons encore de nombreuses tâches à accomplir.

Je tiens à remercier tout le monde pour son soutien et sa confiance dans notre association professionnelle de mécaniciens de locomotives.

J'espère que vous apprécierez la lecture de LocoFolio.

Votre président
Hubert Giger

Que doivent savoir les mécaniciens de locomotives ?

Évaluation critique de la situation actuelle en matière d'information du personnel des locomotives à CFF Voyageurs.
Raoul Fassbind, membre du comité central, responsable CFF-V

Par principe, le personnel de conduite des locomotives est tenu de connaître les textes légaux en vigueur des prescriptions de circulation des trains PCT (R300) et les règlements d'application correspondants de l'infrastructure DE-I (I-30111) et des transports PE-T (P20000800) et de les appliquer de manière ciblée dans le sens d'une gestion sûre de l'exploitation. Tout cela est complété par une connaissance approfondie des lignes et des prescriptions locales (I-30121 + R30131). Cette base comprend à elle seule environ 3000 pages de papier et doit toujours être tenue à jour. Il est impératif que le personnel de conduite ait une bonne connaissance d'un grand nombre de véhicules moteurs différents, qui sont répartis en de nombreuses sous-flottes à la suite de « refits » et de modernisations et qui subissent donc une adaptation constante.

Alors que par le passé, cet énorme volume était suffisant pour faire face au travail quotidien, il faut aujourd'hui ajouter encore la gestion de plusieurs produits informatiques avec divers programmes et applications. Ils sont principalement destinés à soutenir le travail, mais ils deviennent souvent incontrôlables en termes de portée, de liens et de manipulation et perdent ainsi leur pertinence et l'attention qui leur est donnée. En outre, la gestion est très chronophage en raison des processus de vérification permanents et des demandes d'entrée des mots de passe. La fiabilité et la qualité laissent souvent à désirer.

En outre, une connaissance élémentaire de la CCT, de la LDT et des BAR est nécessaire afin d'éviter des erreurs, par exemple le dépassement des temps de conduite, la réduction des périodes de repos ou encore le suivi des comptes de temps. Cela est également dû au fait que le programme de planification SOPRE, malgré les efforts massifs de la planification, permet encore trop d'erreurs et nécessite l'intervention du personnel des locomotives.

Une nouvelle tendance se dessine dans le transfert vers les employés des tâches administratives, telles que la prise de rendez-vous avec le service médical des chemins de fer ou l'obtention de cartes de parking et cela bien que le nombre d'employés dans les secteurs non productifs ait énormément augmenté ces dernières années.

En outre, depuis la diffusion par canal électronique des modifications de la réglementation il y a plusieurs années, il est apparu que si ce canal a connu une croissance constante en volume, la qualité du contenu a stagné. L'introduction de l'application Prescriptions actuelle, initiée à l'origine par le VSLF, a réussi à regrouper de manière ciblée la plupart des prescriptions en un seul endroit central ; toutefois, il existe encore un potentiel d'optimisation en termes de clarté et de recherche de points spécifiques. C'est aussi un moyen très facile de distribuer des informations et des ajustements de manière désordonnée et inflationniste. Par exemple, au second semestre 2020, un mécanicien de locomotive devait prendre en compte 156 notifications de changement avec jusqu'à 63 pièces jointes dans la V-App. En outre, il y a eu 51 notifications dans le portail d'information Actualités ZFR ainsi que 136 e-mails, dont certains étaient informatifs et d'autres contenaient des instructions de travail.

Pour revenir à l'étendue du savoir-faire, il convient de jeter un coup d'œil à l'application ZFR Info, qui offre également un large aperçu des réglementations et des connaissances. Il contient les textes juridiques déjà mentionnés au début, donne un aperçu des véhicules moteurs et des lignes et énumère de nombreux autres documents contenant des instructions de travail, des recommandations d'action et des informations. Sa portée est gigantesque et des changements sont continuellement intégrés en arrière-plan. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de consulter en permanence les modifications, cette responsabilité incombant à la V-App, un contrôle périodique est néanmoins effectué pour s'assurer que le contenu chargé et la version soient à jour.

L'intranet des CFF offre également d'autres possibilités d'information sur la e-plateforme et le portail des collaborateurs. Vous y trouverez, par exemple, des informations sur les gares et les lignes ou les chantiers, qui sont également soumis à des changements constants malgré le haut degré d'actualité requis. En principe, ils peuvent également être communiquées via la V-App, mais il est presque impossible de suivre l'étendue des changements et de rester au fait des informations.

Pour donner un exemple concret, prenons une modification du 16 février 2021 concernant un chantier de rehaussement des quais à Brunnen. Il est prévu qu'une moitié des quais (d'environ 420 m de long) soit fermée à la fois. La longueur restante qui en résulte sera réduite à un peu moins de 105 m dans certaines situations en raison d'un signal. Il est prévu de fermer à chaque fois une partie différente des quais les 15.2., 18.2., 29.3., 5.5., 17.5. et 21.6. La zone ouverte sera signalée avec des panneaux mobiles de points d'arrêt. Toutefois, afin d'obtenir une clarté maximale, les anciens

Un personnel des locomotives unique

L'extraordinaire complexité de la fonction de mécanicien de locomotive fait que dans la description de poste correspondante, le champ "Compétences/qualités particulières", qui peut être rempli avec un maximum de six points, semble quelque peu surchargé.

Compétences/qualités particulières :

remplir avec maximum six points, qui différencient en particulier la fonction des autres

- Capacité de réaction
- bonne santé
- aptitude psychologique
- capacités visuelle et auditive
- adaptation positive
- forte indépendance
- sens des responsabilités aigu
- discipline
- sérénité
- grande disponibilité
- grosse endurance (mentale et physique)
- large flexibilité (très haute avec les horaires irréguliers)
- ouverture à la nouveauté
- bonnes capacités de communication
- opinion et comportement loyaux à l'entreprise
- capacité de décision
- pouvoir de conviction
- participation active
- orientation vers les solutions
- organisation autonome

panneaux d'arrêt permanents ne seront pas enlevés. On peut douter que l'on ait encore à l'esprit le message du 16 février au moment de l'ajustement à la fin du mois de juin. En effet, bien que la date du 16 février ait été retenue pour la communication de ces mesures de construction à partir du 15 février, ce délai de plus de quatre mois est néanmoins d'une longueur critique. De plus, la communication tardive a entraîné l'arrêt de trains de voyageurs dans la zone de chantier dans la nuit du 15 février et le débarquement de passagers au mauvais endroit. Cette situation s'est malheureusement répétée lorsque la zone disponible des quais a été modifiée. Comme l'a montré un incident similaire à Zofingen, de telles situations dangereuses peuvent se reproduire à tout moment en raison de la mise à disposition insuffisante des informations nécessaires par CFF Infrastructure ou d'un traitement incorrect par CFF Voyageurs.

Un autre élément d'information extrêmement important pour le personnel des locomotives sont les circulaires concernant les travaux. Elles contiennent des données, des horaires supplémentaires et des concepts pour les services de remplacement. Dans le cas des grands chantiers, elles sont extrêmement volumineuses et contiennent parfois plusieurs centaines de pages. En principe, une circulaire est jointe à un tour de service modifié. Malheureusement, dans le passé, la qualité laissait souvent à désirer. Il s'agit soit des mauvaises circulaires, soit de circulaires inutiles, soit de circulaires provenant de toute la Suisse. La recherche des informations correctes et pertinentes est laissée au mécanicien de locomotive, mais elle est souvent effectuée en fonction de son jugement ou de son expérience. Si l'étude des circulaires relatives à la sécurité n'avait pas lieu lors du temps libre, les premiers trains d'un tour de service seraient souvent supprimés. Ce problème est suffisamment communiqué et connu, mais rencontre peu d'intérêt. Le fait est qu'en réalité les trains doivent être conduits sans prise de connaissance suffisante des documents et il s'agit du résultat d'une culture d'entreprise dans laquelle de vastes sommes sont budgétisées pour des concepts de sécurité théoriques, mais où les solutions pratiques pour le personnel responsable sont calculées de manière trop optimiste.

De même, les annonces de dérangements sur les véhicules sont essentielles pour une exploitation sûre. En cas de dérangement majeur ou de longue durée, ceux-ci sont notés sur une carte orange dans la cabine de conduite. En outre, ils sont enregistrés avec les défauts mineurs dans l'outil



de briefing TIP2. Cependant, la pratique montre que les cartes orange ne sont souvent pas disponibles dans l'outil de briefing et que les défauts signalés ne sont pas affichés. Une qualité élevée des informations fournies est essentielle, notamment pour la desservance des véhicules télécommandés.

En résumé, le personnel des locomotives doit connaître les exigences légales, les véhicules, les lignes, les processus de répartition et d'entreprise, les solutions informatiques, les situations quotidiennes et les changements constants respectifs de tous ces éléments.

Le personnel des locomotives dispose d'un temps limité de 8 minutes par jour pour faire cela. Les négociations visant à s'adap-

ter aux conditions réelles sont au point mort depuis des années en raison d'interprétations différentes du temps à consacrer et de l'étendue des travaux à effectuer. Au Südostbahn, par exemple, l'effort est estimé à 18 minutes par jour, et l'étendue des travaux à réaliser est réduite. Au sein des CFF également, les agents de train, par exemple, disposent de 18 minutes pour se préparer, tandis que leurs collègues du service de contrôle sporadique disposent même de 25 minutes.

L'espoir que, malgré une allocation de temps insuffisante, tout le travail à faire sera néanmoins réalisé à un degré qualitativement élevé semble naïf et démesuré-ment optimiste. Malheureusement, tant de changements, de réajustements, d'idées, de

Temps de travail forfaitaire ou tout ce qui serait fait en 10 minutes

Fondamentalement, le temps de travail doit être rémunéré pour les activités professionnelles qui doivent être effectuées. Pour les activités principales du personnel des locomotives CFF, cela est comptabilisé dans les tours de service et, pour diverses tâches annexes, 8 minutes de temps de travail sont intégrées de manière forfaitaire par tour. *Groupe technique VSLF*

Pour des raisons d'économies et parce que l'on espérait que la numérisation des systèmes d'information augmenterait l'efficacité et réduirait le temps nécessaire, un ancien forfait de 600 minutes payées annuellement a été supprimé sans remplacement.

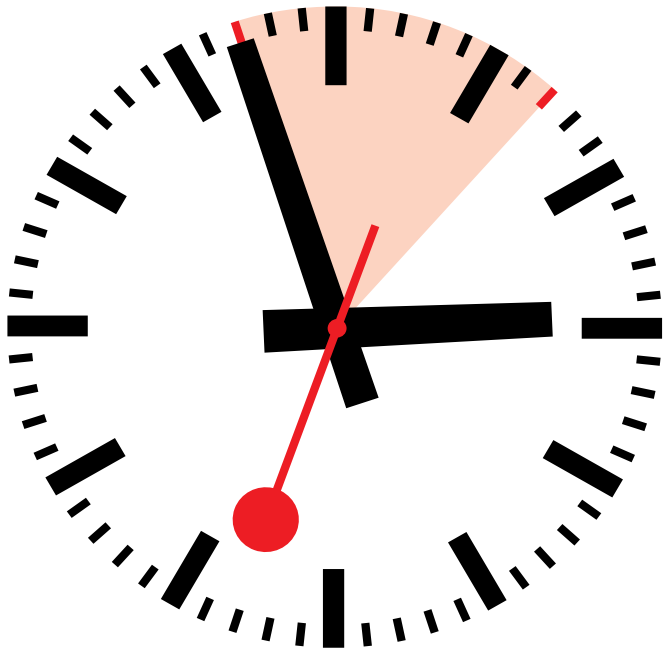
Le temps de préparation a été saturé ces dernières années par des activités supplémentaires et est régulièrement et depuis longtemps critiqué comme étant trop court.

Le 8 septembre 2018, la LPV et le VSLF ont préparé ensemble une requête demandant que les temps soient ajustés pour refléter les besoins effectifs et les circonstances du monde réel. Toutefois, après un accord initial attendu sur un nouveau forfait de 10 minutes par tour de service à condition que l'outil d'information TIP2 soit consulté avant chaque marche de train, le VSLF s'est vu présenter une liste de travaux étonnamment longue dans un projet de convention.

Résumé du travail demandé :

- Travaux quotidiens dans les tours :**
- 1. **TIP2-Briefingtool**
 - Connexion et envoi de l'annonce de prise de service
 - Toutes les informations pertinentes pour le personnel des locomotives sont à consulter avant le début du service et avant chaque prestation. Par exemple :
 - Mon tour : entrée en service, prestation, etc. (collier de perles)
 - Les informations de mon train : véhicule, longueur du train, adjonctions, retraits, adjonction/retrait de modules
 - Avis au personnel des locomotives sur mon train
 - Les dérangements ouverts et, au besoin, fermés sur mon train
 - Entrées TIP-TOP : annonces et informations des circulaires, arrêts exception-

- nels écrits en rouge, liens menant à des circulaires
- Les autres collaborateurs du train
- Informations complémentaires : emplacement du train, roulement, lien vers MIKU, notes personnelles
- 2. **SOPRE Webclient**
 - La veille du tour, se connecter et consulter l'heure de début et de fin de service
 - Plausibilité du tour et contrôle de la



- conformité à la LDT, à l'OLDT, à la CCT et au BAR
- Contrôle des connaissances de ligne nécessaires
- Contrôle des modifications de tours et de service
- Respect des tours de repos
- 3. **Téléphone, iPad**
 - Enclencher et connecter au réseau
 - Charger l'appareil
- 4. **Circulaires**
 - Rechercher et consulter les informations à la clientèle, les formations de train et les marches
- 5. **LEA-App**
 - Ouvrir et synchroniser
- 6. **LEA-TOP**
 - Consulter les entrées TOP et vérifier la plausibilité [ndlr : il est admis que les entrées

ne sont pas toujours correctes ou cohérentes. La responsabilité est alors du ressort du mécanicien de locomotive. Sans cela, cela mènerait inévitablement à des retards.]

- 7. **E-Tagesbogen**
 - Connexion et consultation
- 8. **Conversations téléphoniques supplémentaires éventuelles**
 - Explications complémentaires concernant le lieu de garage ou le déroulement du tour
 - Téléphones avec le CLP, la répartition, la régulation, les personnes de contact
- 9. **Téléphone**
 - Pré-enregistrement du numéro de train
 - Lire les SMS : demandes de travail ou de congé supplémentaires, modifications du travail, dérangements
- 10. **Temps de marche**
 - Temps de marche <5min jusqu'au véhicule à l'intérieur de la gare, avant ou après un tour
- 11. **Gestion des e-mails**
 - Informations du dépôt, sondages, communication interne, formation CFF, demande de la planification des ressources, informations IT

- Travail continu :**
- 12. **Étude des modifications**
 - PCT, DE-Infra, PE-Transport, RADN, véhicule, etc.

- 2x par semaine :
- 13. **ZFR-Info-App**
 - Rechercher les informations, actualités ZFR, actualités PP

- Toutes les 72 heures :
- 14. **V-App [ndlr : ce que cela représente est détaillé dans l'article « Que doivent savoir les mécaniciens de locomotive ? » de ce LocoFolio.]**
 - Lire et prêter attention aux modifications
 - Quitter les modifications
- 15. **Documents et instructions**
 - Lire, apprendre les modifications RADN, d'infrastructure, des installations de sécurité, les instructions ZFR, PEX et CLP, formations, informations relatives à la

- clientèle, documentation IT, instructions techniques
- 16. **ERP-Portal**
 - Contrôle du calcul des temps et des indemnités

- Hebdomadaire :**
- 17. **Petits retards**
 - Au vu de l'effort nécessaire et par bonne volonté, ils ne sont pas annoncés
- 18. **Actualisation du téléphone**
 - RADN, mise à jour des applications

- Mensuel :**
- 19. **Actualiser l'iPad**
 - Mise à jour d'iOS et des applications
- 20. **Contrôle des décomptes**
 - PSN, fiches de salaire, indemnités journalières

- Deux fois par an :**
- 21. **Entrer dans le système**
 - FerVac (vacances), participation à des cours

- Annuel :**
- 22. **Bouclement annuel**
 - Contrôle du décompte des comptes de temps

- Au besoin :**
- 23. **Service clientèle**
 - Déposer et enregistrer les objets trouvés
 - Donner des informations à la clientèle
 - Ramener les clients perdus au triage
- 24. **Rédaction d'annonces**
 - ESQ, fichet de temps, entrées TOP, PAC, comportements incertains, changement d'horaire, etc.
- 25. **Annonces de dérangement aux véhicules**
 - Compléter le journal de bord, aviser le helpdesk

- Variable :**
- 26. **Visite médicale**
 - Organiser le rendez-vous pour la visite médicale en concertation avec la répartition

Cette liste apparemment exhaustive montre clairement que le temps accordé est évidemment bien trop court. En outre, il existe également un certain nombre de défauts qualitatifs. D'une part, l'accord énumère des termes tels que TAV, ZF, P, RP, qui sont aujourd'hui nommés différemment ou n'existent plus sous cette forme. D'autre part, des expressions telles que

- "les informations pertinentes doivent être prises en compte"
- "des informations supplémentaires facilitent le travail"
- "vérifier la plausibilité des tours", "vérifier la plausibilité des entrées".



Liste moyenne étendue des défauts ouverts sur un RABe 502. Qu'est-ce qui est pertinent ?

Cas ZUB et autres

Le fonctionnement du ZUB ou d'autres systèmes de contrôle de la marche des trains pendant le trajet, qui conduit généralement à l'immobilisation du train, doit être signalé et est consigné dans les dossiers du personnel. Les cas sont comptabilisés dans l'appréciation et l'évaluation du service des mécaniciens de locomotive. *Groupe technique VSLF*

Le serrage imposé est classé comme dangereux sur le plan opérationnel, car les passagers peuvent être blessés lors d'un freinage violent (notamment dans l'escalier des trains à deux étages). Il est incompréhensible que ces situations dangereuses sur le plan opérationnel ne soient pas discutées par la suite avec les supérieurs et les spécialistes, comme c'est le cas pour tous les autres cas relatifs à la sécurité, et que les conclusions ne soient pas utilisées pour apporter des améliorations (« culture du juste »). Comme aucune analyse approfondie n'a lieu avec les mécaniciens de locomotive concernés, il est évident que ces cas ne servent que comme système de contrôle et de surveillance de l'employé. Ce dont nous nous plaignons depuis des années fait toujours partie de la vie quotidienne. Les serrages imposés du ZUB peuvent être inclus

dans des évaluations, par exemple en cas de menaces de licenciement. Dans le même temps, l'infrastructure indique, par exemple, les tronçons de ralentissement par des détails dans les tableaux des parcours RADN au lieu de les signaler comme tels selon la réglementation et la logique des installations. Dans ce cas, aucun "avertissement" n'est donné, de sorte que l'on est "pris" par un système sans annonce préalable. Pour les décideurs, il importe peu que le mécanicien de locomotive subisse un serrage imposé, car cela ne les concerne pas et l'on peut économiser quelques piles pour les lampes des tronçons de ralentissement de même que simplifier la planification du chantier. La conséquence logique est une conduite de plus en plus défensive de la part du personnel des locomotives.

C'est la conséquence du fait que chacun ne se préoccupe que de son domaine. L'exploitation vous en remercie...

Post Facebook VSLF

Attention piège : changement de RADN à partir du 15.3. à Othmarsingen
Attention piège : La vitesse de sortie d'Othmarsingen en direction de Zurich est à partir du 15 mars seulement de 110 km/h au lieu de 130 km/h, bien que sur le terrain rien ne change ! Étant donné qu'il ne s'agit pas d'un tronçon de ralentissement mais d'une vitesse et d'une courbe de gare, il n'y a pas d'avertissement à quittancer, bien que la vitesse doive être réduite de 43 %. **Motif** : une fois de plus, l'infrastructure ne respecte pas le PCT pour la signalisation des tronçons de ralentissement



(voir 300.6, article 4.2). Ils interprètent le mot "temporaire" différemment de nous, comme ils l'ont fait dans d'autres endroits. Le même problème existait déjà en 2018 entre Muttentz et Bâle, par exemple, avec d'innombrables serrages imposés, chacun mettant en danger les passagers. Comme mesure immédiate, un véritable tronçon de ralentissement a dû être installé à ce moment-là. Les panneaux de courbes nécessitent moins d'entretien que les lampes des signaux des tronçons de ralentissement, ce qui explique pourquoi le RADN est utilisé à tort comme un "arrangement" pour lesdits tronçons. Comme les vitesses de ligne et la géométrie de la voie ne changent pas vraiment, mais qu'il s'agit d'un "tronçon de ralentissement", c'est-à-dire d'un tronçon où la vitesse est réduite, il devrait également être signalé de cette manière. Il est dommage que les responsables de l'infrastructure ne sachent pas comment travaillent les mécaniciens de locomotive et que cela ne puisse donc pas être pris en compte, au grand dam de nos clients. La sécurité du personnel des travaux sur les chantiers n'est assurée que grâce à l'arrêt dû au serrage imposé du ZUB. Nous espérons que cette information permettra d'éviter des arrêts surprises suite à un serrage imposé du ZUB à Othmarsingen.

Commentaire sur le post Facebook VSLF
Hubert Giger, Président VSLF

Le VSLF a demandé à CFF Infra s'il était judicieux de ne pas signaler les limitations de vitesse temporaires comme telles. Infra se réfère à RTE 20410, qui permet cette possibilité. Il est bien entendu qu'Infra fait des soumissions à RTE, qui sont généralement acceptées. Ainsi, Infra s'est donné le choix. "Si la réduction temporaire de la vitesse est nécessaire pendant une période plus longue, la signalisation au moyen du RADN est préférable." Les raisons sont probablement des économies potentielles. Nous avons déjà eu des problèmes massifs avec la signalisation des tronçons de ralentissement lors de la rénovation du viaduc à Boudry en 2015, de la rénovation du tunnel de Bienne en 2014, avec le pont auxiliaire à Muttentz en 2018, et actuellement à Mägenwil et Walenstadt. A Mägenwil, il y a déjà eu plus de 50 cas à la fin du mois d'avril, bien que l'attention ait été attirée dans les salles du personnel par des campagnes d'affichage papier. Nous continuons à essayer de prendre des mesures contre des intérêts particuliers et dans l'intérêt du système dans son ensemble.

Emballage trompeur de la «culture du juste»

Avec la « culture du juste », les erreurs humaines devraient être vues comme une possibilité d'apprentissage par les entreprises et leurs employés. *Groupe technique VSLF*

Définition Wikipedia [en allemand] : La "culture du juste" contribue à créer un environnement dans lequel les individus se sentent libres de signaler leurs erreurs et aident l'organisation à apprendre de ses erreurs. Cela contraste avec une "culture du blâme", dans laquelle les individus sont licenciés, condamnés à une amende ou punis d'une autre manière pour des erreurs, mais les causes qui ont conduit à l'erreur ne sont ni examinées ni corrigées.

Malheureusement, l'actuel catalogue de mesures de CFF Cargo visant à réprimander les employés qui ont commis des fautes travaillant dans des domaines liés à la sécurité prouve une fois de plus que de nombreux cadres n'ont pas compris l'engagement interne de l'entreprise.

Le système de sécurité ZUB développé dans les années 1990 a d'étroites limites. Dans l'exploitation dynamique où les signaux changent continuellement, les données sau-

vegardées de manière fixe ne correspondent souvent plus à la réalité et doivent être corrigées manuellement. Et l'intervention irrémédiable d'un freinage forcé jusqu'à l'arrêt déclenche souvent un risque plus grand que celui qu'il prévient, même dans le cas d'un excès de vitesse mineur.

Tout cela est bien connu et documenté par des milliers de rapports et de propositions de solutions. Mais au lieu de tirer les leçons des erreurs commises et d'adapter le système aux exigences d'aujourd'hui sans trop d'efforts, on se limite à un catalogue de punitions, qui dédouane surtout le cadre de toute responsabilité et d'une évaluation empreinte de bon sens ; une "culture du blâme" au détriment de la sécurité.

Un mécanicien de locomotive parcourt en moyenne 40 000 km par an, soit environ une fois le tour du monde. Les mêmes normes de perfection s'appliquent-elles au cadre, y compris les conséquences ? ➡

Mesures adaptées

NOUVEAU : Catalogue de mesures: Serrages imposés G-PN-TRA-OST Heure : 1 Année rétroactif dès Entrée Annonce ESQ)					
Raison principale	1 ^{er} cas	2 ^{ème} cas	3 ^{ème} cas	4 ^{ème} cas	dès le 5 ^{ème} cas ou ESQ non effectué
Entrée des données	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Matrice mauvais comportement
Pas freiné	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Matrice mauvais comportement
Pas assez freiné	Entretien et questionnaire ZUB light	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Matrice mauvais comportement
Dépassement de la Vmax	Entretien et questionnaire ZUB light	Entretien et questionnaire ZUB light	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Matrice mauvais comportement
Accéléré trop tôt avec dépassement Vmax	Entretien avec trace (mémo, mail, etc...)	Entretien avec trace (mémo, mail, etc...)	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Questionnaire ZUB light et accomp. PEX	Matrice mauvais comportement
Libération du ZUB oubliée	Entretien	Entretien avec trace (mémo, mail, etc...)	Entretien et questionnaire ZUB light	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Matrice mauvais comportement
Oubli de la touche M	Entretien	Entretien avec trace (mémo, mail, etc...)	Entretien et questionnaire ZUB light	Questionnaire ZUB light et accompagnement	Matrice mauvais comportement
Si le 2 ^{ème} cas a une cause différente du 1 ^{er} cas, la mesure la plus sévère sera appliquée !					
Cause technique au véhicule ou aux installations	Aucune mesure de la hiérarchie				

Augmentation de la sécurité au moyen de menaces de licenciements?

CFF Cargo a menacé de licenciement un jeune mécanicien de locomotive, cinq mois après la réussite de son examen pratique.
Newsletter VSLF numéro 668, 11 mars 2021 HG/FT / TRAD ME

Les accusations portées contre lui sont les suivantes : trois prises en charge par le ZUB, documents manquants lors de la visite du train, un essai de frein simplifié aux manomètres en lieu et place d'un essai de complémentaire (alors même que le chef-circulation avait signalé que le train était prêt au départ) et le transport d'une personne dans la cabine de conduite. En dépit d'un recours contre la menace de licenciement et d'une discussion avec l'instance de recours, composée des RH et de l'unité „Droit et Compliance“ CR, la menace de licenciement a été maintenue.

Déroulement des faits

Dans la suite des événements ayant mené à la menace de licenciement susmentionnée, ni les RH, ni la hiérarchie, ni CR n'ont suivi les processus désignés et en vigueur à ce sujet.

Le règlement K 207.0 "Évaluation des employés suite à des irrégularités liées à la sécurité" et la "Fairness Guide Line CFF" qui y est associée n'ont pas été appliquées et n'ont eu aucune influence sur l'évaluation de la situation du mécanicien dont il est question.

Les unités QSU/SP n'ont pas été impliquées dans l'ensemble du processus d'évaluation des incidents, ce qui signifie que seule la hiérarchie, en collaboration avec les RH, a procédé à ce travail.

Aucune convention d'objectifs n'a jamais été mise en place et il a été jugé préférable de menacer directement de licenciement le mécanicien, ce qui, selon le règlement K 207.0, n'est possible qu'en cas de négligence grave ou dans la mesure où un "comportement intolérable" selon la directive sur l'équité des CFF a pu être constaté. ("Comportement intolérable" : dommage intentionnel ou pleinement accepté, mauvaise action délibérée par commodité, action imprudente, (...)). Si un mécanicien de locomotive effectue son travail de cette manière, son affectation à l'exploitation est à contrôler.

La convention d'objectifs est un bon moyen de soutenir les mesures de gestion du personnel. Une menace de licenciement pour les mécaniciens de locomotive, pour lesquels chaque action est liée à la sécurité, n'a aucun sens en soi. Soit on continue à faire confiance au mécanicien pour les activités liées à la sécurité et on lui donne la possibilité de corriger ses erreurs (accord sur la cible), soit on ne lui fait plus confiance (207.0 : menace de



Train «Red Bull» à Buchs SG. Photo©Georg Trüb

licenciement) ; dans ce cas, l'entreprise ferait preuve de négligence en le laissant continuer à conduire. Les conventions d'objectifs sont des bons moyens managériaux d'accompagnement en cas de manquements sécuritaires (il est à rappeler que chaque action ou presque effectuée par le personnel de conduite est à considérer comme étant sécuritaire) puisque des mesures de correction/d'amélioration y sont explicitement demandées. Par conséquent: soit on continue à faire confiance à un collaborateur en lui donnant la possibilité de corriger ses erreurs au moyen d'une convention d'objectifs, soit on ne lui fait plus confiance (K207.0, menace de licenciement) auquel cas il est surprenant que l'entreprise laisse le loisir au collaborateur de continuer à exercer.

Les processus chez CFF Cargo

Le fait que, dans le cas décrit, le train de marchandises ait pu partir sans avoir été au préalable inspecté révèle les lacunes des processus chez CFF Cargo. Qui en porte la responsabilité et sera poursuivi en conséquence ? Pour CFF Cargo, le dossier est clos avec la mise en place de cette menace de licenciement vis-à-vis du mécanicien incriminé. Cela révèle une fois de plus l'absence totale de la „Just Culture" si souvent citée et mise en avant, qui en théorie n'est pas fondée sur la punition mais sur la recherche des points faibles du système qui ont pu conduire à des incidents et à la mise en place de solutions.

Déclarations sur les travaux à effectuer par le personnel des locomotives

Dans son exposé des motifs pour le maintien de la menace de licenciement, CFF Cargo déclare : "Dans un domaine aussi complexe et important pour la sécurité que la conduite des trains de marchandises, il n'y a pas de place pour une interprétation individuelle des règlements selon ses propres envies et désirs. Il s'agit plutôt d'un respect strict des processus, car chacun doit pouvoir compter sur chacun afin que le travail final soit correctement exécuté et conforme à la réglementation."

À notre avis, cette déclaration ne peut pas être qualifiée d'exacte et d'exhaustive. En effet, le personnel de terrain est sans cesse confronté à l'obligation de devoir gérer de manière pragmatique des contradictions qui apparaissent entre différents processus et règlements et/ou entre ce qui se vit dans la pratique par rapport à ce qui est théoriquement réglé.

Il est inquiétant que des services qui ne connaissent pas la pratique jugent, sur la base de règles binaires issues de certains règlements, comment les procédures devraient selon eux se dérouler dans la pratique, ce que même la hiérarchie n'est parfois pas en mesure d'expliquer avec satisfaction. Cette perte de réalité aura de graves conséquences.

Avec cette déclaration officielle de CFF HR et de „Droit et Compliance“ RC, il existe maintenant une exigence écrite selon laquelle le respect strict de tous les processus est définitivement obligatoire aux

CFF. Cela signifie que chaque membre du personnel des locomotives est protégé de toutes les conséquences possibles, notamment au niveau du droit du travail, s'il respecte systématiquement toutes les prescriptions et processus et, en cas d'instructions peu claires ou contradictoires, s'informe et se protège, cela indépendamment de l'éventuelle perte de temps que cela pourrait engendrer. À cette fin, des personnes de contact compétentes doivent être mises à la disposition du personnel de terrain, cela 24 heures sur 24, pour assumer la responsabilité de cette nouvelle donne et des situations encore inconnues que cela aura pour incidence de faire émerger.

Remarques complémentaires sur la menace de licenciement à l'encontre d'un collègue

Hubert Giger, Président VSLF

CFF Cargo a menacé un jeune mécanicien de locomotive de le licencier cinq mois après son examen. Il lui est reproché trois prises en charge par le ZUB, un départ sans les documents du préparateur de train et avec un essai de frein simplifié et un essai d'efficacité au lieu d'un essai de frein partiel (le train avait été signalé prêt

En ce qui concerne "l'entité d'expertise" à interroger en cas de doute sur l'interprétation des règlements, nous avons demandé à Sécurité et Production SP des CFF, lors d'une réunion des partenaires sociaux, qui était cet organe pour le personnel des locomotives.

La première réponse officielle donnée indiquait que "les points de contact pour les questions relatives à l'exploitation sont ou peuvent être : RTF, TCC, CLP prio ou le supérieur. (...) Les points de contact ci-dessus sont à la disposition de tout agent opérationnel". Il convient de noter que ni le régulateur du trafic ferroviaire RTF, ni les collègues du centre de contrôle du trafic TCC, ni un chef du personnel des locs CLP/LLP ne sont nécessairement formés à la conduite. Les questions précises, par exemple à 02h55 du matin, restent sans réponse donc non seulement en raison du manque de présence des personnes de contact, mais souvent aussi en raison de l'absence de compétence spécialisée ou décisionnelle nécessaire.

En conséquence, nous avons recontacté SP CFF. Une réponse est toujours en attente.

au départ au chef-circulation) et l'accompagnement d'une personne dans la cabine de conduite.

Procédures internes

Sur le chemin de la menace de licenciement, ni les RH ni la hiérarchie n'ont respecté les processus établis. Ainsi, malgré la constatation des erreurs, le mécanicien a été laissé en service. Après deux jours de congé, on lui a demandé de faire valoir son point de vue par e-mail et il est resté en service. Le jour suivant, il a été mis à pied, pour être ensuite remis le lendemain dans son service, seul avec sa responsabilité.

Soit les faits sont si graves qu'un employé doit être retiré du service en attendant une évaluation de la situation par QSU (Qualité, Sécurité et Environnement) et la hiérarchie, par analogie avec un cas de signal, soit ils ne le sont pas. Dans le cas présent, il semble qu'il y ait eu improvisation et que l'évaluation prévue par QSU ait été omise. En raison de l'absence de consultation approfondie et de documents en découlant, il faut supposer qu'une évaluation par l'unité SP Sécurité et Production (sécurité et production) ou QSU n'a pas eu lieu et que, par conséquent, les éventuelles erreurs par rapport aux règlements ou aux processus ne peuvent pas être éliminées afin d'accroître la sécurité. Nous ne savons pas si des constatations ont été faites en plus de la menace de licenciement. En tout état de cause, ni la hiérarchie, ni SP, ni le QSU n'ont fourni d'informations pertinentes au personnel. La "culture du juste" est absente.

Le collègue n'a pas non plus reçu de formation ni de discussion de suivi, dont il aurait tiré des connaissances pour une meilleure maîtrise de la réglementation.

Incidents avant le départ

Plus précisément, il était reproché au mécanicien de locomotive de ne pas avoir respecté le chiffre 4.4.1 du point 300.5 "la préparation du train est terminée lorsque la formation du train est terminée et que le mécanicien de locomotive est en possession des données nécessaires pour la conduite du train [...]". On peut considérer que les conditions de départ sont remplies, car selon les processus de CFF Cargo, sans l'annonce de prêt du préparateur du train (qui, selon la planification, n'était pas le mécanicien



de locomotive), ni le train ne peut être annoncé comme prêt au départ, ni les données pour la conduite du train (annexe) ne peuvent être saisies dans le système pour le mécanicien de locomotive. Si les processus de CFF Cargo avaient fonctionné, le mécanicien n'aurait pas pu partir en raison du manque de données pour la marche du train. De même, le chef-circulation de l'infrastructure n'aurait pas été en mesure de confirmer que le train était prêt au départ.

Le filet de sécurité des processus de CFF Cargo n'a pas fonctionné. Nous ne savons pas ce

qui a été fait pour remédier à cette situation et éviter qu'elle ne se reproduise.

Des doutes sur l'interprétation des règlements ?

L'affirmation de CFF Cargo selon laquelle il aurait été tout à fait possible pour le mécanicien de "demander au chef-circulation si l'annonce globale de prêt au départ comportait la confirmation que la préparation du train était terminée" contredit l'affirmation selon laquelle "contrairement à ce que disent les personnes qui accompagnent le recourant, le mécanicien n'a pas été informé par le chef-circulation, tout comme le préparateur de train n'informe pas le chef-circulation que la préparation du train est terminée."

Avec la déclaration fondamentale suivante que "dans un domaine aussi complexe et important pour la sécurité que la conduite des trains de marchandises, une interprétation individuelle des règlements selon sa propre appréciation n'a pas sa place. C'est plutôt une stricte fidélité au processus qui est requise, car tous les participants au système doivent pouvoir compter sur le fait que chacun d'entre eux exécute sa tâche correctement et se conforme à la réglementation." il faut partir du principe que la réglementation ne laisse aucune marge de manœuvre et qu'il n'y a aucune marge d'interprétation. Mais alors il n'aurait pas été nécessaire de demander.

"Cela établit que le recourant a violé plusieurs règlements de l'entreprise sans qu'il y ait de circonstances qui lui auraient permis de déroger aux règles. En cas de doute sur l'interprétation des règlements, il aurait pu se renseigner au préalable auprès de son supérieur ou d'une autre personne compétente." Pourquoi y aurait-il un doute ? Nous avons appris, après tout, que "dans un domaine aussi complexe et important pour la sécurité que la conduite des

trains de marchandises, une interprétation individuelle des règlements selon son propre jugement n'a pas sa place". Par conséquent, les questionnements ne sont pas nécessaires !? D'autant plus que le chef-circulation n'est pas la personne de contact et que le supérieur n'est pas forcément disponible et s'il l'est, il n'a toutefois pas les compétences pour l'interprétation de la réglementation (d'autant plus qu'il n'a pas forcément de permis). Un "organe compétent" n'est mentionné ou connu nulle part. Il en va de même pour le trafic voyageurs des CFF. Un organisme compétent serait au mieux les experts d'examen (PEX), mais ils ne sont pas disponibles tout le temps, et pas du tout le dimanche. C'est précisément cette question de savoir qui est l'interlocuteur du personnel des locomotives pour les questions relatives à l'exploitation que nous avons soulevée dans le cadre du groupe spécialisé des CFF sur la sécurité avec les partenaires sociaux, car cette question n'est pas résolue depuis un certain temps. Nous attendons avec impatience la réponse. Dans l'exploitation quotidienne, il n'y a pas de telle personne de contact. Il n'a pas été possible de savoir qui, de la hiérarchie, est en mesure de fournir des informations dans un cas précis pour savoir si la préparation du train a été effectuée. Apparemment, l'interprétation pratique des règlements n'est pas si simple, même en théorie et en toute tranquillité.

L'ensemble des actions relatives à la sécurité
HR a confirmé que « toutes les réglementations non observées ou mal observées sont pertinentes pour la sécurité et servent toutes à prévenir les incidents graves dans le transport de marchandises. » Ce point confirme que toutes les actions du mécanicien de locomotive peuvent entraîner des incidents graves. Cette responsabilité ne se reflète pas dans les descriptions de poste du personnel des locomotives, du moins pas avec la même conséquence que d'autres fonctions de l'entreprise. Pour rappel, les règlements pour un mécanicien de locomotive représentent plusieurs milliers de pages. Le PCT et l'annexe Transports font à eux seuls plus de 600 pages chacun.

Cas ZUB
Pour les cas de ZUB, voir l'article séparé à ce sujet dans ce LocoFolio.

Expertise de la hiérarchie
Dans la décision de HR, ne figure pas l'énumération des manquements spécifiques par règlement qui sont reprochés. Seuls des manquements généraux ont été pointés, mais pas les points concrets omis

selon les règlements, articles et chiffres, ou encore leur pondération. C'est là que la hiérarchie aurait été nécessaire. On peut supposer qu'un examen précis et exact des différentes réglementations, spécifications de travail et dispositions d'application, jusqu'aux particularités locales, n'est pas possible sans une grande dépense de temps et de personnel.

Conclusion
Comme le dit notre CEO, Vincent Ducrot : lorsque des erreurs sont commises, il est important d'en tirer des leçons. Cette culture fait totalement défaut. Elle ne nécessite pas beaucoup de personnel, mais la volonté de le faire. Avec cet article, nous espérons donner une impulsion pour une amélioration. ➡

Endosser des responsabilités
Hubert Giger, Président VSLF

Dans sa capsule vidéo d'avril, Vincent Ducrot, CEO des CFF, a déclaré que « trop souvent, il y a une délégation vers le haut ». Et il « attend de chaque individu qu'il prenne ses responsabilités ».

C'est précisément cette responsabilité qui est éludée par le fait qu'aucune personne de contact n'est connue du point de vue du service technique/de conduite. Le personnel des locomotives est seulement informé par PDF des changements et des nouveautés.

La journée d'instruction annuelle est davantage destinée à l'information générale. Et dans ce système, il n'est pas non plus possible de déléguer la responsabilité vers le haut, car il n'y a personne au sommet.

Vincent Ducrot, CEO des CFF, à la conférence des cadres du 3.2.2021
Mes attentes à votre égard :
- Écouter
- Penser à l'ensemble de la situation
- Prendre l'initiative
- Être économe



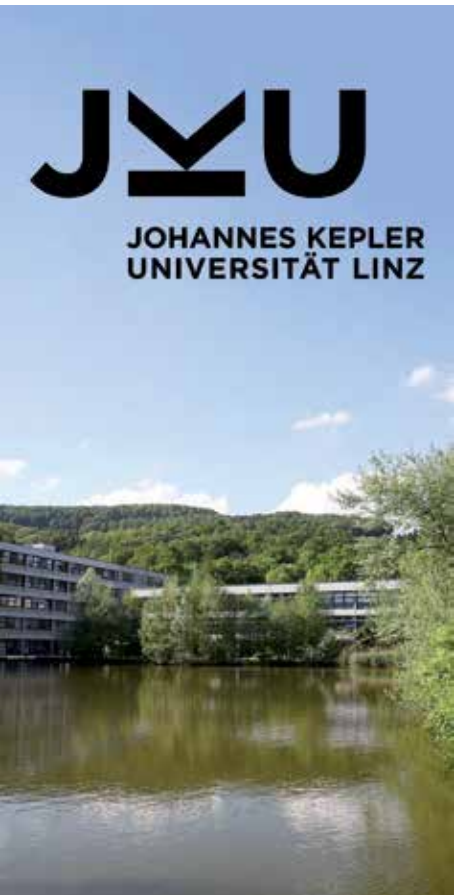
Ce sont de bons objectifs pour un chemin de fer. Au VSLF aussi, nous les suivons et nous avons du succès ainsi. En ce sens, nous soutenons pleinement la position de Vincent Ducrot.

Erreurs
Les erreurs comme ressource.
Universität Johannes Kepler de Linz

Institut de sociologie, département de sociologie économique et des organisations

Comment les organisations peuvent-elles apprendre de leurs erreurs ?
Les auteur-es : Christina Altreiter, Silvia Antensteiner, Christina Geisler, Peter Albert Haberlik, Claudia Lacher, Bettina Palan, Marlene Schmaranzer, Kim Schneider Linz, juillet 2012

2.1 Erreurs/Définitions
Tant qu'il y aura des gens, il y aura des erreurs. Même Aristote traitait déjà des erreurs et les distinguait de la "mauvaise action" : une erreur peut être prévisible, mais se produit sans mauvaise intention. Ce n'est d'ailleurs pas seulement l'erreur elle-même qui était déjà un sujet en ces temps lointains, mais aussi le potentiel d'apprentissage qui réside dans le fait de "faire des erreurs". Cicéron, par exemple, disait : "Tout homme peut se tromper, mais seuls les fous persistent dans l'erreur" (cf. Schreyögg 2007 : 213 s.). Le traitement des erreurs, notamment dans le domaine du travail, a connu un changement de paradigme majeur, en particulier ces dernières années. Au début du 20ème siècle, la science (Weimar, Kiessling, Freud...) a commencé à traiter de plus en plus le sujet des erreurs. L'erreur humaine est devenue un centre d'intérêt en relation avec les accidents de réacteurs nucléaires aux États-Unis et à Tchernobyl (cf. Schreyögg 2007 : 215 s.). Le fait que les erreurs peuvent être positives et contribuer à l'apprentissage dans les entreprises et donc à l'amélioration de la qualité est devenu d'actualité dans les années 1990 : l'apprentissage dans l'organisation est passée au centre du développement en entreprise et de la recherche (cf. Senge, Argyris/Schön). Alors qu'auparavant les gens faisaient attention à ne pas commettre d'erreurs, le potentiel d'une nouvelle culture de l'erreur est désormais reconnu (cf. Schreyögg 2007 : 215 et suivants). Soudain, les erreurs n'étaient plus un phénomène évitable, mais un événement quotidien qui faisait partie de la vie de tous les jours. En raison de l'exigence d'une organisation envers le système et ses employés de fonctionner le plus possible sans erreur, les erreurs ont toujours eu une connotation négative (cf. Grunder 2008 : 321). Ce point de vue a désormais changé, les erreurs étant perçues comme une opportunité et non plus seulement comme



un facteur de perturbation. Les causes des erreurs peuvent être multiples et ne sont pas exclusivement liées aux actions humaines ; les erreurs techniques, les défauts matériels, etc. font également partie du terme "erreur". La principale cause des erreurs est l'être humain lui-même : dans le domaine de l'aviation, 70 % de toutes les erreurs sont attribuées à l'erreur humaine, dans le domaine de la navigation spatiale, ce chiffre est de 66 % et dans le domaine de l'énergie nucléaire, il est de 52 %. Cependant, si l'on tient compte du fait que chaque machine, chaque système est "créé" et contrôlé par des humains, toutes les erreurs sont en fin de compte dues à l'erreur humaine (cf. Badke-Schaub 2008 : 5). C'est précisément pourquoi il est important de reconnaître le potentiel d'erreurs. Les gens peuvent changer ou améliorer leur mauvais comportement s'ils en sont conscients. Les erreurs peuvent donc contribuer de manière significative à l'amélioration des performances et représentent une approche importante de l'amélioration de la qualité (cf. Hochreither 2008 : 17). Toutefois, la partie suivante clarifiera ce que l'on entend exactement par "erreurs" et quelle définition des erreurs est pertinente pour cette thèse. ➡

https://www.jku.at/fileadmin/gruppen/119/WOS/Forschung/Forschungsberichte/Fehler_als_Ressource_Endbericht_gesamt.pdf

Skyguide
Qu'est-ce qui peut être reproché à un contrôleur aérien, et qu'est-ce qui ne peut pas l'être.
SRF « Echo der Zeit » du 19.2.2021 DRS 1

Cette question est débattue au moins depuis l'accident aérien d'Überlingen, il y a vingt ans, lorsque deux avions sont entrés en collision après avoir reçu des instructions incorrectes de la part du contrôle du trafic aérien. Aujourd'hui, un autre contrôleur aérien a été jugé à Zurich. L'employé du contrôle aérien Skyguide avait donné en 2012 au pilote d'un avion de tourisme une instruction qui avait failli conduire à nouveau à une collision. Lors du procès qui s'est tenu récemment devant la Haute Cour de Zurich, le contrôleur aérien a été acquitté. Mais la société Skyguide critique néanmoins la procédure. Les procédures pénales de ces dernières années auraient aggravé la culture de l'erreur dans le contrôle du trafic aérien. Mario Winiger est contrôleur aérien chez Skyguide depuis 20 ans. Et pendant ce temps, dit-il, des erreurs lui sont aussi arrivées. En tant que contrôleur aérien, vous devez vous en tenir à cela. "C'est la fierté du métier. Nous voulons améliorer le système, et c'est pourquoi il est de mon devoir de signaler de telles erreurs et d'éviter que la même erreur ne se reproduise demain pour un autre collègue." Ce principe est appelé la culture du juste. Toute personne qui commet une erreur la signale à l'unité de la sécurité de Skyguide. Ce dernier vérifie ensuite s'il y a lieu de prendre des mesures. Dans les cas graves, tels que les quasi-collisions, une enquête

supplémentaire est menée par le Bureau d'enquête suisse. Pour s'assurer que les contrôleurs signalent leurs erreurs, ils ne doivent s'attendre à aucune conséquence tant que personne n'a été lésé et que les contrôleurs n'ont pas agi par négligence grave ou même intentionnellement. Le fait que le ministère public de Zurich ait néanmoins déjà inculpé plusieurs contrôleurs sur la base des rapports dans ce contexte de la culture du juste est un poison pour cette culture de l'erreur, estime le contrôleur aérien Mario Winiger. La crainte de poursuites pénales a un effet direct sur les annonces d'erreur. "Avant cette enquête criminelle, nous avons obtenu des rapports très complets avec un niveau de détail très élevé. ... Aujourd'hui, les rapports ne sont plus aussi complets, ce qui signifie que les gens essaient de se protéger un peu." Tant que les chemins de fer seront contraints de diffuser des annonces qui peuvent avoir des conséquences négatives, nous ne pourrons même pas commencer à parler d'une culture du juste. Nous passons à côté de grandes opportunités et nous maintenons un appareil de surveillance coûteux. ➡

<https://www.srf.ch/play/radio/echo-der-zeit/audio/skyguide-kritisiert-straftverfolgung-von-fluglotsen?id=1ee14b01-ab90-4e21-83bd-ebaf7bdd7fbb>



Une planification globale

Une planification globale du personnel pour le personnel de locomotive des CFF - une opportunité. *Felix Traber, mécanicien de locomotive avec diplôme fédéral, CFF Cargo et CFF Voyageurs*

Les effectifs du personnel des locomotives ont régulièrement fait la une des journaux ces derniers mois. Les CFF ont souvent fait l'objet d'attention médiatique. Les améliorations ont été saluées - comme elles le sont souvent - jusqu'au plus haut niveau. En effet, de nombreuses compagnies ferroviaires ont déployé divers efforts pour recruter des mécaniciens de locomotive en nombre suffisant.

Mais malheureusement, l'effort pour le recrutement reste souvent le seul objectif, et les autres mesures ne sont pas prises en compte. La planification du personnel est trop souvent comprise comme étant uniquement la planification de besoins locaux dans les dépôts pris individuellement, dans les limites étroitement définies de leur propre domaine de compétence.

Mais la planification du personnel est l'une des tâches de gestion les plus importantes, et ne constitue pas seulement une question de ressources humaines et de budget.

La planification du personnel doit être plus complète qu'un simple contrôle des effectifs, et elle doit impliquer les employés concernés, y compris le personnel des locomotives. Avant tout, il est important de se concentrer non seulement sur l'avenir, mais aussi sur les employés actuels afin de garantir les ressources existantes. À l'heure actuelle, cela n'est pratiquement jamais fait, et si c'est le cas, c'est de manière très variable. En outre, le mode de fonctionnement par unité et par région, encore très répandu, empêche la mise en place de solutions efficaces et réalisables. Dans la situation actuelle, un grand potentiel qui profiterait à la fois à l'entreprise et à ses employés n'est tout simplement pas exploité.

Quiconque veut changer de dépôt aujourd'hui est souvent perdu. Perdu dans les processus tentaculaires des CFF, où les responsabilités sont si largement réparties que plus personne ne veut prendre de décisions. Les restructurations de ces dernières années et la numérisation n'ont

pas facilité les choses, mais ont exacerbé ce problème.

En effet, il n'existe aucun moyen d'inscrire ses préoccupations dans un processus défini. Il est donc urgent de mettre en place une planification réelle et complète du personnel des locomotives, qui couvre les besoins à moyen et à long terme et les recueille auprès des employés ou leur donne la possibilité de faire part de leurs propres besoins et intentions, afin de créer plus de transparence et donc plus de satisfaction pour toutes les personnes concernées. Les mécaniciens de locomotive des CFF accomplissent déjà diverses tâches de manière autonome, qu'il s'agisse de planifier la visite obligatoire au Service médical, de demander des allocations familiales ou d'effectuer des modifications dans SAP. L'intranet rend beaucoup de choses possibles. Mais si vous voulez changer de lieu de travail, ou si vous avez l'intention de postuler pour un groupe spécial dans un avenir proche ou lointain, vous flotez au milieu de nulle part. Une vue d'ensemble nationale - une sorte de monitoring - devrait être créée pour tous les employés intéressés, montrant l'évolution du personnel et de la démographie des différents sites. En 2021, il devrait être possible de saisir les demandes de changement personnel dans un système national, afin que les besoins des collaborateurs puissent être pris en compte dans la planification du personnel, en plus des besoins des CFF. Pourquoi ces données sont-elles aujourd'hui presque secrètes ? Personne ne s'attendra à ce que tout soit toujours planifiable de manière sûre à cent pour cent. Mais une solution transparente tiendrait compte des souhaits des employés de manière contraignante - et les prendrait donc aussi au sérieux - et permettrait à toutes les parties intéressées d'évaluer ce qui sera ou non possible dans les années à venir. Une situation gagnant-gagnant ne peut être atteinte qu'ensemble. Les CFF en particulier, en tant que grande entreprise active dans toute la Suisse, devraient s'attaquer rapidement à ce problème, car il est important de saisir cette opportunité en tant qu'employeur attractif.

Rattrapage de lacunes

Groupe technique VSLF

Étant donné que dans la formation des mécaniciens de locomotive selon la région ou la classe, certaines connaissances ou certains objets sont de moins en moins enseignés, le niveau de connaissances et de compétences du personnel des locomotives peut varier fortement. Il en résulte des problèmes et des irrégularités dans l'exploitation. Afin de combler ces lacunes dans les connaissances, une « ré-instruction » est nécessaire.

Comme on ne sait pas qui a besoin de ces instructions et qui n'en a pas besoin, les 2700 mécaniciens de locomotive de CFF Voyageurs les reçoivent tous de manière indifférenciée lors de la journée d'instruction périodique.

Lors de la dernière journée de formation, par exemple, il y avait un module sur le "principe des trois pressions" des freins via la conduite générale. En fait, la base pour chaque mécanicien de locomotive qui utilise ces systèmes de freinage. Un peu comme le maillot de bain du maître-nageur. En tant que mécanicien de locomotive, vous deviez autrefois expliquer par cœur les différents robinets des locomotives, des voitures et de frein et connaître toutes les particularités des différents systèmes d'air comprimé.

Aujourd'hui, le même problème se pose pour la desservance des aiguilles ainsi que pour les dangers du courant électrique de la ligne de contact en cas d'accident.

On peut donc supposer que certains des participants au cours ont les mêmes connaissances spécialisées que l'instructeur et qu'ils connaissent et appliquent parfaitement le contenu du cours. Cela conduit inévitablement à l'ennui et l'argent et le temps investis auraient pu être utilisés plus efficacement.

Ces efforts de réduction des coûts auront des répercussions sur le professionnalisme et la sécurité du personnel des locomotives, ce qui entraînera à nouveau des coûts supplémentaires.

L'ensemble de la formation doit à nouveau émaner d'une équipe compétente dont les responsabilités sont clairement définies.



Siemens Mobility

Entretien avec Jürg Meier, chef de Siemens Mobility du 28 mars 2021



Lettre de lecteur à la NZZ am Sonntag de Hubert Giger.

Jürg Meier fait l'éloge de sa technologie, qui, selon lui, peut conduire les trains mieux qu'un mécanicien de locomotive. C'est peut-être le cas dans des calculs théoriques.

Mais cela n'a aucune utilité économique si le mécanicien de locomotive reste assis dans la cabine de conduite pour assumer la responsabilité globale et prendre le relais en cas de dérangement. Le Level 2 de l'ETCS n'est pas d'un grand secours dans ce cas, car les coûts des postes d'enclenchement classiques demeurent et cela n'augmente ni la capacité ni la sécurité des tronçons. Au contraire.

Ce n'est pas pour rien que Vincent Drocot, CEO des CFF, a déclaré que l'ETCS L 2 est trop cher et pas assez stable techniquement. D'autant plus que la technologie date des années 1990, autrement dit qu'elle est un dinosaure du numérique.

Si l'Office fédéral des transports (OFT) continue à faire passer tout ce qui vient d'Europe et que les chemins de fer doivent installer des solutions non rentables de l'industrie, notre économie sera confrontée à des coûts énormes sans que les chemins de fer ne s'améliorent pour autant.

Il n'y a aucun signe d'harmonisation des systèmes ferroviaires. Rien qu'en Suisse, chacune des quatre lignes ETCS a ses propres paramètres et règlements d'exploitation.

SOB Trains semi-automatiques

Campagne de „relations publiques“ du SOB dans le St. Galler Tagblatt et dans le journal régional Ostschweiz concernant certains essais de trains (semi-)automatiques. Newsletter VSLF numéro 681, 16 juin 2021 HG/TRAD ME

Le rêve des trains automatiques se poursuit au SOB, malgré le fait que le programme „Smartrail 4.0“ a été officiellement stoppé par l'Office fédéral des transports (OFT). Les deux entreprises Rail Systems Engineering (RSE) et Stadler Rail utilisent le projet pilote ATO du SOB pour s'établir dans le domaine de l'assistance à la conduite et de l'exploitation automatique. Le projet est financé par l'OFT.

La première étape qui consistait en des tests nocturnes est terminée. L'entreprise attend maintenant l'autorisation de l'OFT pour tester la conduite automatisée de jour, mais pour l'instant toujours sans passagers.

Pour le CEO du SOB, Thomas Küchler, ces essais ne sont qu'une solution provisoire et transitoire jusqu'à une automatisation complète, indispensable pour atteindre selon lui les futurs objectifs climatiques et relever les défis à venir tels que l'augmentation prévue de la mobilité. Les objectifs du projet sont, toujours selon Küchler, de „rendre le transport ferroviaire plus efficace et plus économique.“

Actuellement, les trains qui circulent en ETCS L1L5 et L2 ont plutôt tendance à réduire la capacité de certaines lignes et de certains nœuds ferroviaires, pour diverses raisons techniques liées à la conception même du système ETCS et obligeant le personnel de conduite à conduire de manière plus défensive et prudente.

Dans un passé récent, c'est presque devenu une tradition que des cadres dirigeants

et autres gestionnaires de l'infrastructure préfèrent se fier à des gadgets techniques plutôt qu'à leurs mécaniciens de locomotive, qui font rouler les trains de manière fiable et avec un grand savoir-faire ferroviaire spécifique depuis plusieurs décennies.

Ces volontés de (semi-)automatisation ont pour incidence une insatisfaction et une frustration toujours plus grande parmi le personnel de conduite, car les systèmes d'assistance proposés sont loin d'être aussi parfaits qu'ils auraient dû l'être et, dans la pratique, la main humaine doit constamment les surveiller et pire, les corriger. En effet, la responsabilité en cas de défaillance d'un de ces systèmes d'assistance est toujours du côté des mécaniciennes et des mécaniciens. Pour cette raison, sans des interventions quasi permanentes du personnel de conduite, une exploitation sûre des trains semi-automatiques est actuellement absolument inconcevable.

Pour l'instant, Küchler, « l'homme de l'innovation », suppose qu'une automatisation complète sera déjà largement mise en œuvre d'ici à 2040.

Nous sommes curieux de voir comment cette volonté et ces communications affecteront le recrutement par le SOB du personnel de conduite dont il aura grand besoin dans les prochaines années afin de garantir le bon fonctionnement de l'exploitation...



Chez TILO, la convention collective de travail est valable jusqu'au 31.12.2021. En 2017, la proposition d'une nouvelle CCT avait été rejetée par les mécaniciens de locomotive, plus de 90% des votants n'ayant pas accepté les conditions proposées par TILO.

Pietro Pangallo, Président de la section du Tessin, Gestion VSLF TILO



Fotos@ Georg Trüb

En résumé : en échange d'une détérioration des BAR, une augmentation salariale serait accordée, qui consisterait essentiellement en une augmentation de la limite supérieure de 93 000 CHF avec l'ajout des nouveaux niveaux 13, 14 et 15. Les mécaniciens de locomotive, qui se trouvaient principalement dans les premières tranches, ne considéraient pas le changement comme bénéfique, car il n'y avait aucun avantage pour eux à court et moyen terme. Devant l'impossibilité totale de trouver un nouvel accord entre les parties, il a été décidé de prolonger l'ancienne CCT 2012-2014 pour quatre années supplémentaires et de préparer une nouvelle version pour les années 2018-2021. Dans la nouvelle version, seuls certains accords ultérieurs à 2012 ont été inclus, notamment le "Règlement pour la mise en œuvre de la compensation internationale".

L'échelle des salaires actuelle prévoit un salaire de départ de 65 717 CHF. Après 12 ans, le maximum est atteint à 88 466 CHF, avec un passage automatique au niveau supérieur chaque année.

En mars 2021, lors de la première réunion régulière avec la direction, l'une des premières idées des deux autres syndicats a été de prolonger la CCT de quatre ans (jusqu'au 31.12.2025) sans aucune modification.

La direction de TILO a déclaré qu'elle n'avait pas demandé et accepté de mesures

d'économies comme les CFF, mais qu'elle n'accepterait qu'une prolongation de trois ans. Pour le VSLF, nous avons répondu que nous évaluerions la proposition en consultant d'abord nos membres actifs.

Comme on pouvait s'y attendre, la grande majorité des mécaniciens ont fortement réclamé certaines améliorations et, bien que nous comprenions la situation mondiale difficile due à la pandémie, nous pensons que la question d'une nouvelle CCT ne peut plus être reportée.

Actuellement, les premières discussions sont en cours pour trouver une solution qui permettra enfin d'améliorer les conditions de travail. La discussion entre les

syndicats et la direction de TILO a commencé par une première réunion par visioconférence le 2.3.2021.

TILO s'est beaucoup développé au fil des ans et a consolidé son établissement transfrontalier. De plus, avec l'ouverture du CBT, les formes de travail pour l'avenir sont désormais plus claires.

En décembre 2014, pour la première fois, le travail s'est également déroulé sur le territoire italien avec le certificat complémentaire de Trenord. En 2021, après l'inauguration de la FMV (Ferrovia Mendrisio Varese), le nombre de trains exploités en Italie a augmenté de façon exponentielle et l'objectif est probablement de couvrir l'ensemble des tours de service exploités aujourd'hui par le personnel italien de Trenord. Au début, le travail se limitait à quelques trains sur la ligne S10 Chiasso Albate Camerlata (quelques kilomètres), mais aujourd'hui il y a trois lignes sur lesquelles opèrent les mécaniciens de locomotive TILO : Chiasso/Como Milano Centrale (S10 + Re80), Mendrisio/Varese Busto Arsizio (S50) et Cadenazzo/Luino Gallarate (S30).

Il est clair que l'engagement a augmenté et que l'accord de 3'500 CHF par an plus un jour de congé n'est plus approprié (le congé supplémentaire est accordé pour compenser le temps nécessaire pour être à jour avec la réglementation italienne).

Dans les prochains mois, les CFF disposeront également de quelques véhicules moteurs interopérables pour l'Italie. L'accord sera plus avantageux pour le personnel, même s'il a besoin de moins de connaissances techniques et réglementaires.

Nous considérons qu'il est de notre devoir envers nos membres d'entamer enfin une



discussion sérieuse et constructive afin de développer certains points qui nous semblent très importants :

- Suppression de la prime de nuit pour les tours de service du matin qui commencent après 4 heures,
- Une limite à la durée d'une ou de plusieurs pauses non rémunérées au cours d'un tour,
- Placement de pauses non rémunérées en dehors des plages horaires de 11h à 14h et de 18h30 à 21h30,
- Aucune compensation pour la suppression des 30% payés pour les pauses en dehors du propre dépôt (modifications en 2018 de la Loi sur la durée du travail et de son ordonnance (LDT+OLDT). Les CFF ont conservé 15%, TILO 0%,
- L'évolution de l'échelle des salaires a été stoppée par la CCT 2012-2014, de plus, après 12 ans, les possibilités d'augmentation de salaire s'arrêtent même pour les jeunes mécaniciens de locomotive. Aucune perspective d'amélioration salariale au-delà de 88 466 CHF,
- Indemnité de vacances alignée sur les CFF (augmentation de 12 à 16 francs), indemnité de nuit inchangée depuis 2009 (augmentation de 5,80 à 6 francs), indemnité journalière inchangée depuis 2010 (augmentation de 18 à 19 francs),
- Manque de temps de préparation en début de service, comme il est d'usage pour les tours TILO des CFF,
- Le temps de marche entre le quai et le dépôt et vice versa n'est pas inclus dans les tours. Les pauses et les interruptions commencent et se terminent donc sur le quai. Dans les tours de service TILO des CFF, les temps de marche sont correctement attribués,
- Manque de soutien pour l'obtention du brevet fédéral de mécanicien de locomotive (VHBL-AFSM). Les CFF paient les frais d'inscription et accordent un jour de congé pour l'examen oral,
- Les cours préparatoires aux examens périodiques organisés par les syndicats doivent être suivis pendant le temps libre. Les CFF soutiennent la formation continue de leurs mécaniciens de locomotive en leur donnant la possibilité de prendre un congé formation,
- Les futurs mécaniciens de locomotive sont liés à TILO pendant 5 ans, avec une pénalité de départ de 150 000 CHF.
- Les aspirants mécaniciens ne reçoivent pas d'indemnités de nuit ni d'indemnités journalières pendant leur formation.
- Difficultés à combiner activités syndicales et tours de service en raison de la non-acceptation par TILO des chèques UB, comme c'est le cas aux CFF. La CCT prévoit 50 heures de congé annuel pour chaque syndicat.

Interdit de faire pipi

Le Japon sert souvent de modèle en matière de ponctualité, de sécurité et de propreté. La ponctualité extrême des trains Shinkansen, en particulier, est citée à plusieurs reprises par les dirigeants comme un exemple à suivre. *Markus Leutwyler*



Récemment, une information a fait le tour des journaux selon laquelle un conducteur de train avait laissé la cabine de conduite au chef de train pendant trois minutes afin de se rendre aux toilettes. Ceci, il faut le noter, à une vitesse de 150 km/h. Le mécanicien souffrait de douleurs à l'estomac, mais ne voulait en aucun cas mettre en péril la ponctualité.

Le 25 avril 2005, un train express a déraillé à Amagasaki en raison d'une vitesse excessive. Le mécanicien avait auparavant commis une erreur, entraînant un retard de 80 secondes. Au sujet de l'incident, Wikipedia indique que "le train est entré dans la courbe, probablement pour rattraper le retard, à 116 km/h, soit 46 km/h de plus que la vitesse maximale autorisée. Cela a conduit à ce que les voitures ne touchaient plus les rails qu'avec les roues du côté gauche, le côté extérieur de la courbe. Le mécanicien a probablement pris conscience de la vitesse excessive et a actionné le frein de service sans déclencher de freinage d'urgence. Certainement pour éviter un rapport supplémentaire, car il était déjà menacé de mesures d'instruction aussi sévères que craintes à cause du léger retard. Le train a déraillé."

"Instruction" et "sensibilisation" semblent être des euphémismes populaires au Japon cachant ce qu'ils sont réellement : punitions et harcèlement.

Selon le Frankfurter Allgemeine Zeitung du 29 avril 2005, "les compagnies ferroviaires exercent une pression énorme sur les mécaniciens de locomotive pour qu'ils respectent les horaires et les représentants syndicaux accusent

maintenant publiquement les opérateurs. Pour JR West, la compagnie du train accidenté, le bon déroulement du trafic est la priorité absolue, les employés seraient soumis à un régime de terreur pour obéir aux ordres."

Un tsunami a dévasté de vastes étendues de terre en Asie le 11 mars 2011. Mais cette date est surtout marquée par la catastrophe du réacteur nucléaire de Fukushima. Avec le recul, il s'avère que cet accident n'aurait probablement pas dû conduire à une catastrophe. "Avant l'accident, il existait des indications concrètes des risques liés aux types de réacteurs utilisés et aux défauts de conception de la centrale de Fukushima Daiichi et de son manque de protection contre les tremblements de terre et les tsunamis, ainsi que de l'insuffisance du contrôle et de la maintenance. Tepco et les régulateurs nucléaires japonais ont ignoré la plupart de ces constats", peut-on lire sur Wikipedia.

L'image que nous avons du Japon dans nos têtes est-elle correcte ? Est-ce que tout est vraiment si parfait, discipliné et sans faille là-bas ? Ou peut-être y a-t-il un nombre élevé d'incidents non signalés en raison de la peur des employés ? Existe-t-il une culture de la dissimulation de la part des employés et une culture de la peur de la part des entreprises ?

Qu'est-ce qui est le mieux : un train avec un retard de cinq minutes conduit par un mécanicien de locomotive ou un train ponctuel avec une personne non compétente dans la cabine de conduite ?

Point d'arrêt par rapport au signal principal

CFF Infrastructure offre volontiers au personnel des locomotives une marge d'interprétation dans la reconnaissance de la signalisation.
Raoul Fassbind, membre du comité central, responsable CFF-V

Dans les installations modernes, les signaux principaux sont de plus en plus souvent installés le long des quais. Il peut s'agir d'augmenter la capacité des voies, de permettre d'ajouter des aiguilles, de raccourcir l'espacement des trains ou encore de faire respecter une distance de glissement minimale. Les points négatifs qui en résultent sont la configuration illogique des signaux, le manque de clarté ou la réduction de la longueur des trains. Ou si celle-ci excède la taille de la section de quai restante, il est alors obligatoire que le signal le long du quai présente une image de voie libre. Dans le cas contraire, les portes à l'arrière risquent de se trouver dans la zone des voies et les passagers de descendre du train à cet endroit. Un autre danger est le manque de possibilité d'anticipation du personnel des locomotives. Bien que de telles situations puissent être automatiquement évitées en exploitation normale par le système de contrôle de la marche des trains, en cas de dérangement, l'ouverture d'un tel signal peut facilement être oubliée. L'article "TRIP à Giubiasco" de ce Locofolio décrit une situation très similaire.

Aujourd'hui, dans chaque gare et sur chaque voie, le mécanicien de locomotive doit partir du principe qu'il ne pourra pas atteindre son point d'arrêt dans les conditions prévues en raison d'un signal supplémentaire. Un simple changement de voie peut s'avérer être un facteur déterminant. Afin de ne pas risquer des cas de signaux, une réduction continue de la vitesse d'entrée advient en conséquence. En revanche, les gestionnaires d'infrastructures et les autorités qui définissent les réglementations sont intouchables. Si une distance minimale de glissement, qui ne peut toutefois pas toujours empêcher une collision, est respectée, les conséquences juridiques sont toujours exclues, car toutes les réglementations sont respectées. Des ajustements opérationnels ne sont pas nécessaires, car l'infrastructure n'est pas responsable de cela.

Le Foto illustre la situation à Berne, voie 8. Vous pouvez voir le signal de tronçon G8 avec le panneau de point d'arrêt pour les trains de 200m de long. Les trains plus longs doivent passer ce signal pour atteindre le point d'arrêt défini. Sur cette voie se trouve le train 2378 d'une longueur de 250 m qui s'arrête en face de ce signal.

Selon le portail des gares, la longueur de voie utilisable pour les trains qui y rebrousse est de 252 mètres. La longueur utilisable est très spécifique à la voie, varie en fonction de la situation de l'exploitation et n'est pas nécessairement connue du mécanicien de locomotive. C'est pourquoi des panneaux de point d'arrêt sont installés et doivent être respectés. Le personnel des locomotives est donc tenu d'établir un ordre de priorité pour déterminer quels signaux valides doivent être ignorés sans information préalable. En même temps, il doit s'arrêter très près du signal pour qu'il soit possible de rebrousser sans conflit le train.

Le message suivant est un rapport ESQ d'un mécanicien de locomotive, qui a été classé comme moyennement pertinent par l'organisme compétent :

ESQ

Berne, Voie 8

Signal de tronçon de voie G8

Train : 2378, R150, 160 km/h, 250 m

Véhicule : RABe 511 120-1

Conditions météo : sec

Visibilité : visibilité limitée du fait de l'obscurité, éclairage artificiel

Description :

Avec mon train 2378 (longueur 250 m), je suis entré à Berne depuis Zurich sur la voie 8. J'ai arrêté le train devant le signal fermé G8 au panneau de point d'arrêt 2. Pourquoi le signal G8 de la section de voie n'est-il pas ouvert avec itinéraire court/avertissement ? Au signal de tronçon de voie G8, le panneau de point d'arrêt 2 est installé, mais avec mon train, je devrais avancer jusqu'au panneau de point d'arrêt 2.5, car j'ai une longueur de 250 m. Le panneau de point d'arrêt 2.5 n'est pas installé au signal de tronçon G8 mais seulement après.

Ce sont des situations dangereuses, c'est ainsi que des cas de signaux peuvent se produire. Comment peut-on changer cela :



1. déplacer le panneau de point d'arrêt 2.5 au signal G8, ou
2. ouvrir le signal de tronçon G8 pour que la marche du train se fasse jusqu'au panneau de point d'arrêt 2.5.

Veuillez faire suivre au responsable approprié, à mon avis, il s'agit de situations dangereuses qui peuvent être évitées par de simples corrections. Merci.

Demande de feed-back

Réponse du spécialiste de l'accès au réseau et de la signalisation :

1. la requête du mécanicien est justifiée
2. la sécurité n'est pas menacée, car il y a plus de 300 m de quai disponible jusqu'au panneau 2. Jusqu'au signal G8, le quai fait plus de 300 m de long. Je ne vois donc pas de nécessité immédiate de modifier la signalisation.
3. La gare de Berne n'a pas été équipée lors de la phase pilote du HaSi, mais sera incluse dans le déploiement en Suisse. La planification est en cours et la mise en œuvre aura lieu d'ici à avril 2022. À cette fin, j'impliquerai le PEX de la ligne et relaierai la proposition (panneau 2.5 à l'emplacement du panneau 2).

TRIP à Giubiasco

L'emplacement du signal et ses pièges. Le 17.02.2021, le rapport d'événement suivant, accompagné de la photo correspondante, a été publié dans une information destinée au personnel des locomotives. *Simon Steinmann, mécanicien Zurich*

Depuis des années, le VSLF documente et critique les installations de signaux dangereuses. Une attention particulière est toujours accordée aux panneaux de point d'arrêt. Malheureusement, ils sont souvent placés trop près du signal principal, derrière les balises du signal principal attendant et parfois même derrière ledit signal. Ce n'est un secret pour personne que cela peut conduire à des situations dangereuses.

À Giubiasco, nos collègues de l'infrastructure se sont une fois de plus surpassés. Sur la voie 72, le signal d'arrêt ETCS était placé au milieu du quai en direction de Bellinzona, le panneau de point d'arrêt 2 (pour les trains de 200 m) était placé un petit peu derrière lui.

Cela a causé la perte d'un mécanicien de locomotive, qui voulait avancer jusqu'au panneau 2 lors de l'entrée sur cette voie en raison de la longueur du train. Il a été freiné par le système au moyen d'un TRIP. Un cas de signal parfait - pourrait-on penser. Malheureusement, la direction de ZFR voit apparemment aussi les choses de cette façon, le cas a été discuté dans les Actualités ZFR dans la section "Apprendre des événements". Citation : *"causes de ce cas de signal : concentration sur le point d'arrêt et conscience insuffisante de la situation"*.

Il manque définitivement la phrase suivante à cette liste :

"Placement du panneau de point d'arrêt 2 derrière le signal d'arrêt ETCS." Une éventuelle intervention de ZFR chez Infrastructure n'est pas non plus mentionnée...

La situation est aggravée ici par le fait que, contrairement au Level 0, le mécanicien de locomotive doit se concentrer sur trois choses en même temps : vitesse et distance cible dans le DMI, le signal d'arrêt ETCS et le panneau de point d'arrêt. Il convient ensuite de noter que les signaux d'arrêt ETCS ne sont pas des signaux lumineux. Ils sont réfléchissants, mais ne sont pas éclairés. Par conséquent, comme dans le cas présent, ils sont plus difficiles à voir de nuit, même dans de bonnes conditions de visibilité. Enfin, il est très problématique que le système ne puisse pas arrêter automatiquement le train devant le signal en-dessous de la vitesse de libération de 20 km/h. Comme il est dit : *"Pendant la circulation en-dessous de la vitesse de libération, l'entière responsabilité incombe au personnel des locomotives"*. Le système précédent, le ZUB, en est pourtant capable. Moins de sécurité pour plus d'argent.

Actualités ZFR / Apprendre des événements Groupe spécialisé Sécurité



Que s'est-il passé ?

Un mécanicien de locomotive a franchi le signal d'arrêt ETCS "GIU2S" à Giubiasco. Il faisait nuit, et la visibilité était bonne. Arrivé au quai de la voie 2, le mécanicien s'est concentré sur le point d'arrêt usuel 2 avec son train de 180 mètres de long et n'a pas remarqué que la fin d'autorisation CAB "End of Authority" (EOA) se trouvait déjà au signal d'arrêt ETCS « GIU2S ».

Concentré sur son point d'arrêt, il n'a plus prêté attention au DMI (Driver Machine Interface). Lorsqu'il a franchi le signal d'arrêt ETCS, un "TRIP" s'est déclenché.

Remarque concernant la « fin de l'autorisation de circuler CAB » (EOA)

Le train a atteint la fin de la courbe de freinage affichée juste avant l'EOA. Si à ce moment-là, sa vitesse est inférieure ou égale à 15km/h, aucun avertissement sonore ne retentit et la vitesse de libération est surveillée.

La vitesse de libération de 20 km/h permet au mécanicien de s'approcher d'un signal se trouvant juste après la fin d'un assentiment pour circuler affiché sur le DMI.

Un "TRIP" est déclenché au moment du franchissement d'un signal d'arrêt ETCS ou de position montrant l'image d'arrêt.

Pendant la circulation à la vitesse de libération, le personnel des locs est pleinement responsable de l'arrêt du train avant le signal d'arrêt ou de position ETCS. Si la tête du train franchit le signal d'arrêt ETCS ou de position ETCS montrant l'image d'arrêt, un serrage imposé "TRIP" est immédiatement déclenché.

Causes de ce cas de signal

- Concentration sur le point d'arrêt plutôt que sur le signal d'arrêt ETCS.
- Conscience insuffisante de la situation.

Entrer à un point d'arrêt commercial en ETCS Level 2.

- Lorsque d'une circulation en direction d'une EOA, il faut savoir à tout moment quel est le signal d'arrêt ETCS ou de position ETCS montrant l'image d'arrêt afin de voir l'arrêt à l'extérieur.
- Il faut toujours prévoir qu'un signal d'arrêt ETCS indiquant l'arrêt peut se trouver avant le point usuel d'arrêt. (...)

Une bonne connaissance de ligne est essentielle.

Soyez conscient de la situation. (...)



7 mars 2020 : le premier train à passer dans le tunnel de base du Ceneri. Photo@Georg Trüb

Les prescriptions de circulation des trains en parlent dans le PCT 300.2, chiffre 6.10 : "Pour les trains avec un arrêt prescrit, la fin de l'autorisation de mouvement en exploitation normale se situe après le point d'arrêt usuel." Il ne reste donc que deux conclusions : soit l'exploitation n'était pas normale dans cette situation, soit les signaux sont implantés en contradiction des règles. Cela soulève d'autres questions intéressantes :
- Si ce n'était pas de l'exploitation normale, pourquoi le mécanicien n'a-t-il pas été prévenu ?
- Qu'est-ce qu'une exploitation normale d'ailleurs ?
- Pourquoi la direction de ZFR ne blâme-t-elle que le mécanicien dans cette affaire ?
- Qui approuve une installation de signaux aussi dangereuse ?
- Pourquoi ZFR n'est-elle pas en mesure d'empêcher de telles situations à Infra ?

Il est démontré une fois de plus, malheureusement, qu'il est de plus en plus diffi-

Comprendre

Nous cernons vos besoins, qu'il s'agisse d'opérations bancaires quotidiennes, de prévoyance, d'objectifs de placement ou de propriété du logement

UBS Switzerland AG
Bärenplatz 8
3011 Bern
Téléphone 031 336 21 11

ubs.com/suisse
© UBS 2018. Tous droits réservés.



cile pour les mécaniciens de locomotive de garantir la sécurité de la circulation des trains sur un réseau ferroviaire de plus en plus complexe. La conséquence pour le mécanicien de locomotive est également claire : le train sera conduit de plus en plus lentement, afin d'éviter autant que possible les situations qui mettent en danger l'exploitation. Les importants investissements consentis pour la ponctualité et le calcul exact des horaires sont ainsi vidés de leur sens.

Je voudrais également faire un dernier commentaire sur l'ETCS. Comme cela a souvent été le cas, ces incidents montrent à quel point le système ETCS Level 2 est inadéquat en exploitation réelle. Le fait que, malgré la signalisation en cabine, il faille prêter attention à un grand nombre de signaux extérieurs, voire à des panneaux métalliques cachés, tourne complètement en dérision l'idée initiale.

Trente ans après son élaboration, le concept d'un système européen uniforme de sécurité des trains peut être considéré comme un échec total, compte tenu de ses insuffisances opérationnelles et des différences entre les pays et les tronçons. On peut se demander si la Suisse doit continuer à compter sur cette technologie dans ces circonstances.

Commentaire d'Hubert Giger, président du VSLF
De plus en plus, il n'est plus garanti qu'il sera possible de rouler jusqu'au bout du quai en entrant dans une gare. Depuis les années 1990, des signaux ont commencé à être installés dans la zone des quais pour indiquer un arrêt. À l'origine, la raison en était la configuration des voies, mais aujourd'hui, c'est le résultat de jeux mathématiques sur les distances de glissement, la division des quais pour les trains régionaux et l'augmentation de la vitesse avec certaines constellations de signaux.

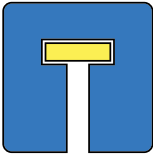
Les quelques endroits où se trouvaient de tels signaux dans la zone des quais étaient connus de tous et largement communiqués. Aujourd'hui, il n'est plus possible de connaître avec certitude tous ces points.

Par conséquent, la vitesse d'entrée doit être choisie avec soin, car la fin de l'itinéraire peut se trouver à des endroits complètement différents du quai. Afin d'attirer l'attention du personnel de conduite sur ce point, ces entrées raccourcies étaient signalées à l'origine par l'image "itinéraire court/image 6". C'est fini depuis longtemps.

Le risque est supporté par le personnel des locomotives et l'autoprotection se fait en choisissant une vitesse d'entrée plus faible, c'est-à-dire en ralentissant le trajet. Un prix élevé à payer pour l'infrastructure et l'horaire, mais c'est logique.

C'est un fait que l'infrastructure et les autorités qui établissent les règlements et approuvent les installations ne peuvent en aucun cas être poursuivies lorsqu'un cas de signal ou un TRIP se produit. La devise étant généralement : *"la distance de glissement est suffisante, le reste n'est pas de notre ressort"*.

Nous devrions trouver des solutions plus intelligentes pour l'avenir.



PS :
Les trains « ATO » sont probablement conscients de l'existence de ces pièges, mais ils ne roulent pas plus vite en leur direction. Ils ne constituent pas non plus une solution à ce problème.

ETCS : Odométrie

ETCS : des PDF comme réponse aux erreurs du système liées à la sécurité.
Groupe technique VSLF

Regelwerk SBB

BLS Netz AG

I-B 09/19

D IBT 221/21

Regelwerkversion gültig ab	3-0 01.06.2021	Vertraulichkeitsklassifikation Eigner Betroffene Prozesse verfügbare Sprachen	Intern I-FUB, I-NAT Bahnbetrieb durchführen DE, FR, IT
Betroffene Divisionen Spezifische Empfänger / Verteiler	Infrastruktur, Personenverkehr, Cargo EVU Lokführer und Leitung LIDIR (elektronisch): A20, D142, D211, D221, D391, D531, D533, D541, D542, D551, D552 Regelwerkversion 2-0, D IBT 221/20 FDV R 300.9 D		
Ersatz für Zuordnung Hauptgruppe BVI			

Fahrzeuge mit kritischer Abweichung der Odometrie: Handlungsanweisung an Lokpersonal und Fahrdienstleiter

2.1.2. Anzeichen kritischer Abweichung der Odometrie

Anhand der nachfolgend aufgeführten Anzeichen kann der Lokführer eine kritische Abweichung der Odometrie erkennen:

- Beim Überfahren von Positionsbalken ist eine starke Korrektur der CAB-Fahrverläufe auf der Streckenübersicht zu erkennen (Streckenverwechslung zur besseren Erkennbarkeit auf 8 km oder weniger einstellen). Besonders gut ist eine starke Korrektur bei langsamer Fahrt zu erkennen.
- Die Restweganzeige am DMI weicht deutlich (> 100 m) von der wirklichen Distanz zum zugehörigen ETCS Halt- oder Standortsignal ab.
- Aufgrund von Störungsmeldungen, welche den Ausfall von Odometrie-Komponenten anzeigen.
- Mehrere Störungsmeldungen am DMI im Zusammenhang mit dem fehlerhaften Lesen von Balken (»Balkenfenster verpasst«, »Balken Group Linking Consistency Error«, »Balken-Ankopplungsfehler«, o.ä.).

3.3. Weiterfahrt

Die Weiterfahrt nach den Bestimmungen Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrverläufe (R 300.9, Ziffer 5.3.1) erfolgt nach einem Halt.

- Infolge einer nicht erklärbaren System- oder Zwangsbremung
- wenn der Lokführer Anzeichen einer kritischen Abweichung der Odometrie gemäss Kapitel 2.1.2 erkannt hat
- innerhalb einer ETCS Level 2 Strecke infolge Alarm durch die technische Odometrieüberwachung

Die Weiterfahrt nach den Bestimmungen Weiterfahrt nach der Betriebsart »Post Trip« (R 300.9, Ziffer 5.4.1) erfolgt nach einem »Trip« infolge kritischer Abweichung der Odometrie gemäss Kapitel 2.1.1.

Der Fahrdienstleiter stellt die notwendigen Fahrstrassen für die Fahrt in der Betriebsart »Start Responsible« (SR) ein und erteilt dem Lokführer prozesspflichtig mittels Zusatz- oder Anordnungen den Auftrag, »TAF« am nächsten ETCS Halt- bzw. ETCS Standortsignal nicht zu bestätigen bzw. abzulehnen.

Der Lokführer bestätigt »TAF« erst beim übernächsten ETCS Halt-, bzw. ETCS Standortsignal. Der Lokführer fährt anschliessend gemäss CAB-Fahrverläufe am DMI weiter. Erkennt der Lokführer erneut Anzeichen für einer kritischen Abweichung der Odometrie gemäss Kapitel 2.1., darf nur noch in der Betriebsart »Start Responsible« (SR) bis zur nächsten geeigneten Stelle gefahren werden.

3.2.2.3. Fahrdienstleiter

Der Fahrdienstleiter informiert den Lokführer bei einem Alarm durch die technische Odometrieüberwachung.

Innerhalb einer ETCS Level 2 Strecke lässt der Fahrdienstleiter den Zug an einer geeigneten Stelle anhalten. Weiteres Vorgehen nach Kapitel 3.3.

Befindet sich das Fahrzeug beim Alarm im Bereich der Aussensignalisierung, ist nach Kapitel 3.4 vorzugehen.

Entre-temps, la troisième version du règlement "Véhicules présentant un écart critique d'odométrie : Instructions pour le personnel des locomotives et les chefs-circulation" a déjà été publiée.

La fiabilité de l'odométrie des véhicules équipés de l'ETCS est d'une importance cruciale pour la sécurité. Les erreurs peuvent entraîner une mauvaise localisation des trains, ce qui peut avoir de graves conséquences.

En 2019, un train à Villeneuve s'est vu attribuer par erreur un assentiment pour circuler pour la position annoncée, alors que les véhicules étaient pourtant loin de cet endroit et n'avaient pas la voie libre. Ni les systèmes embarqués ni les systèmes de sécurité le long de la voie ferrée n'ont réagi à cette erreur.

Le problème n'a toujours pas pu être résolu, bien que les systèmes de sécurité le long des lignes ferroviaires concernées aient été reconfigurés ; un risque résiduel subsiste. Et le risque résiduel est transféré à la responsabilité du personnel des locomotives avec cette instruction. En sept pages, les

défaillances possibles de l'écran sont énumérées et des comportements suivant la situation sont suggérés.

On attend donc du mécanicien de locomotive qu'il interprète les incohérences les plus diverses de nombreux affichages à pleine vitesse – 160 ou 200 km/h – et qu'il prenne les mesures correctes selon l'instruction correspondante (cas X -> action Y, sauf cas X2 -> voir point YZ, etc.)

Le niveau d'exigence de sécurité représente une mesure de la fiabilité du système en fonction du danger. Pour les lignes ETCS L2, le niveau d'exigence de sécurité le plus élevé SIL 4 s'applique, comme par exemple pour les centrales nucléaires.

L'OFT et les compagnies ferroviaires semblent avoir une grande foi en Dieu en transférant simplement le risque résiduel au personnel des locomotives, sans formation, juste avec une référence à un document dans les bas-fonds de l'intranet. Si un gros problème devait se produire, ces institutions auraient encore besoin de leur confiance en Dieu de manière urgente.

Un smartphone sur roues

Markus Leutwyler

Le 21.1.2021 à 16h15, la radio SRF 1 a diffusé un reportage de Reto Widmer sur les "trains modernes". Il s'agissait essentiellement de l'habituel éloge de la numérisation du transport ferroviaire. Par exemple, les portes d'aujourd'hui sont censées être capables de détecter une laisse de chien coincée au moyen d'un faisceau lumineux, ou les toilettes "contrôlent par un software les bactéries qui se chargent de décomposer nos excréments".

Mais la fusée a vraiment décollé lorsqu'il s'agissait de la conduite :
"La plupart des interactions se font entre la locomotive et les mains du mécanicien. Lorsqu'il accélère, il ne s'agit plus d'un manipulateur directement relié au moteur ; il lui suffit d'entrer la vitesse maximale sur un écran - le système de contrôle numérique fait le reste. Il sait, par exemple, quels signaux sont actuellement rouges sur le tronçon à parcourir et accélère le train en fonction de cela. Cette régulation adaptative permet d'économiser de la puissance en évitant des freinages inutiles tout en essayant de récupérer le plus d'énergie possible lors du freinage."

Tout ce que je peux dire c'est, "Wow !". Je me demande cependant où ces merveilles d'ingénierie sont censées fonctionner. En tout cas, pas dans ma région - ni aux CFF, ni au BLS. Tout est encore fait à la main et la régulation adaptative "ADL" siffle de temps en temps "vmax 40 jusqu'à Honolulu" dans mon oreille. Ou "perte de liaison ADL"...



Bilan au changement d'année du BLS

Fraude aux subventions, déchargement illégal au Blausee, coûts supplémentaires pour le tunnel de faite du Lötschberg, infiltration d'eau dans le tunnel de base du Lötschberg... Tels sont les titres en rapport avec le BLS qui ont fait l'actualité. *Christof Graf, comité central BLS*

Heureusement, il y a eu aussi des titres positifs. Avec le changement d'horaire en décembre, la deuxième ligne longue distance (l'Interregio de Berne à Olten) a été mise en service sous les couleurs du BLS après Berne-Bienne l'année dernière. Le RegioExpress Berne-La Chaux-de-Fonds a également été transformé en Interregio. La nouveauté s'est déroulée sans accroc. Et ce, malgré la situation encore tendue en ce qui concerne le personnel des locomotives. Plusieurs jours de congé doivent encore être sacrifiés pour que tous les trains puissent circuler. Cela continuera certainement jusqu'à l'automne au moins. La formation des nouveaux mécaniciens de locomotive bat son plein. La prime de 100 francs par jour de travail supplémentaire a été prolongée jusqu'en août 2021. Bien sûr, le BLS a aussi été occupé par les problèmes de freinage du MUTZ. Il y a eu plusieurs incidents où le freinage a été mauvais et à la Saint-Sylvestre, il y a même eu une collision à Belp lors d'une tentative d'accouplement. Pour l'instant, le MUTZ n'est plus autorisé à se rendre à Schwarzenburg. Les clarifications sont en cours. Il faut aussi parler de l'instruction du Flirt 4 MIKA. L'instruction du véhicule se fait sur internet comme une mise à jour du MUTZ pendant le temps libre et avec le crédit du temps. Pour la formation au Level 1, une journée est prévue sur le simulateur. L'appréhension de conduire un nouveau véhicule avec un nouveau système de sécurité pour la première fois en exploitation commerciale est bien sûr présente. Nous espérons que le premier trajet sera accompagné d'un instructeur.



Un nouveau CEO a été trouvé en la personne de Daniel Schafer. Il prendra ses fonctions le 1er septembre. Avec Horst Johner, nous avons également un nouveau chef du personnel depuis l'automne dernier. Malgré le coronavirus, nous avons déjà pu nous rencontrer une fois par Teams. Espérons que cela ramène un peu de calme dans le partenariat social et que l'attention se porte à nouveau sur le trafic ferroviaire au BLS. Bien entendu, les conséquences de la pandémie de coronavirus se font également sentir au BLS. Les recettes du transport de passagers se sont effondrées, et les opérations de transport lacustre ont même dû être suspendues pendant un certain temps. La réduction des heures de travail a également été ordonnée dans la navigation, le chargement des voitures et dans les centres de voyage. La situation a encore été aggravée par le désaccord entre deux offices fédéraux, qui avaient des avis divergents sur la possibilité des RHT dans les transports publics, ce qui a finalement conduit les CFF, le BLS et Car Postal à faire appel des demandes de réduction des heures de travail d'abord approuvées puis rejetées. A BLS Cargo, la collaboration avec la filiale Crossrail s'est encore intensifiée lors du dernier changement d'horaire. La majorité des trains au nord de la Suisse sont exploités par Crossrail. La traction sur la RoLa a été modifiée. La locomotive circule désormais de Freiburg à Novara. Cependant, les retards sont parfois encore conséquents. Malgré le coronavirus, BLS Cargo a pu réaliser un résultat positif en 2020. ➡

Temps libre

Instructions pendant le temps libre. *Christof Graf, comité central BLS*



De plus en plus, les instructions sur les véhicules, les cours ou les connaissances de ligne doivent être effectués pendant le temps libre. Bien entendu, le temps nécessaire à cet effet est ensuite crédité. "Temps libre" décrit le temps libre, celui qui est utilisé pour les loisirs. Le temps libre est également d'autant plus important que, du fait de la pénurie de mécaniciens de locomotive, les tours de service sont de plus en plus longs et les pauses pendant le service de plus en plus courtes. De nombreux tours sont à la limite de ce que la Loi sur la durée du travail autorise. Afin de pouvoir faire circuler tous les trains, de nombreux collègues doivent travailler pendant leurs jours de congé. Le repos n'en est que plus important. Si, en plus, des instructions en ligne ou des vidéos de lignes doivent être regardées pendant ce temps, la tolérance du personnel des locomotives pour cela est à juste titre très faible. La conciliation du travail et de la famille est un défi, et le temps libre ne doit pas être affecté par des cours supplémentaires qui doivent être terminés à un certain délai. Dans le passé, il y avait une journée d'instruction planifiée au cours de laquelle un grand nombre des sujets qui sont proposés aujourd'hui en ligne étaient traités. Cette journée d'instruction était d'ailleurs très appréciée par le personnel des locomotives. Espérons qu'elle sera réintroduite. Ce serait un gain pour le personnel des locomotives ainsi que pour l'entreprise. ➡

Attelages NINA et Lötschberger

En raison du nombre élevé de dérangements lors d'accouplements et des suppressions de trains, des retards et des compositions réduites qui en résultent, la question est souvent posée de savoir ce qui est réellement fait pour améliorer la situation. *Collaborateurs BK / BKF / BKM; Approbation: R. Wagner / M. Lindemann / M. Kunz*

Dans ce rapport, nous montrons quelles mesures ont été mises en œuvre, où nous en sommes aujourd'hui et quelles améliorations peuvent encore être attendues.

Introduction: Les 25 automotrices à plancher surbaissé RABe535 "Lötschberger" ont été mises en service entre 2008 et 2012. Techniquement, ils sont dérivés des trains à plancher surbaissé RABe525 "NINA", qui ont été livrés entre 1998 et 2005. Les véhicules sont équipés d'un attelage automatique et ont été achetés pour leur grande flexibilité opérationnelle, qui permet d'adapter la capacité offerte aux fluctuations de la demande au sein de la journée sans trop d'efforts (renforts et retraits) et de produire des concepts de coupe-accroche. La NINA et le Lötschberger sont compatibles entre eux et peuvent fonctionner jusqu'en quadruple traction. Les prestations des "NINA" et des "Lötschberger" n'ont cessé d'augmenter et s'élèvent à 11,5 millions de kilomètres par an depuis 2017. Environ 80 000 opérations d'attelage ont lieu. Ce nombre résulte en grande partie du concept de coupe-accroche de la S44 à Burgdorf, de la S5 à Kerzers ainsi que de la production Lucerne Ouest à Wolhusen et du RE Lötschberg à Spiez. Les renforts et les retraits se sont encore accrus, notamment en raison de changements de l'offre. Le BLS est un leader européen dans la production de concepts de coupe-accroche. Lors de l'acquisition des véhicules, un nombre aussi élevé d'accouplements n'avait pas été envisagé ; le cahier des charges portait sur un "accouplement occasionnel".

Le nombre de suppressions de train dû à des dérangements d'attelages se situe entre 80 et 100 par année depuis 2017, assorti d'environ 300 indisponibilités de véhicules par an. La flotte des Lötschberger est plus sévèrement touchée. Les chiffres-clés sont collectés chaque semaine et l'évolution est régulièrement discutée dans diverses sphères. Un groupe spécialisé composé de collaborateurs des ateliers, de la gestion de la flotte et de la technique discute régulièrement des améliorations possibles, lance des essais et surveille la mise en œuvre des innovations. En raison de la situation toujours insatisfaisante, notamment en hiver et aux nœuds de Spiez et de Wolhusen, la direction de la production ferroviaire a



RABe 535 à Spiez, février 2020

mis en place un groupe de travail pour une période limitée de 2015 à 2020 dans le but d'améliorer le problème le plus rapidement possible.

Améliorations techniques par flotte: RABe 525 NINA

Les points faibles ont été identifiés très tôt et améliorés. Entre autres, les robinets ont été protégés par une boîte, le ressort de la trappe du coupleur électrique a été remplacé par un ressort hélicoïdal, celui-ci étant mieux protégé et le design du réglage de la hauteur a été adapté. De nombreuses pannes récurrentes et le refit à venir de la flotte NINA ont conduit à la décision de modifier un attelage sur un véhicule test en 2014, de le tester en exploitation et de le soumettre à un test de résistance dans la chambre climatique de Vienne. Sur la base des résultats, tous lesattelages ont ensuite été modifiés en une action concertée : installation de chauffages supplémentaires, entraînement du coupleur électrique uniquement après l'accouplement mécanique ou avant le désaccouplement mécanique (uniformisation avec les Lötschberger), installation de boulons d'entraînement lubrifiables et révision de la partie électrique. D'autres modifications ont été apportées en 2018 et 2019 : des éléments chauffants remplaçables et une nouvelle tige de guidage ont été installés dans la partie électrique et tous les coupleurs desattelages automatiques ont été rendus étanches à la pénétration d'eau par un raccord PMA.

RABe 535 Lötschberger Avec l'introduction du concept de coupe-accroche à Spiez, il a été rapidement reconnu

que l'attelage était un point faible du véhicule qui nécessitait attention et amélioration. Des améliorations ont été apportées en permanence auxattelages : installation de filtres en métal blindé, remplacement des capteurs pour vérifier l'état mécanique de l'accouplement, modification des couvercles des coupleurs électriques (réglage de la vitesse des coupleurs), amélioration du joint d'étanchéité du châssis de la partie électrique et installation de nouveaux contacts pour le bus-train. En raison de la persistance des problèmes, l'analyse des dysfonctionnements a été étendue en équipant les véhicules de dispositifs d'enregistrement. Il s'est avéré que des mises à terre provoquaient des pannes sur le bus-train. Un nouvel entraînement d'essuie-glace et de nouveaux boîtiers de phare ont été installés pour éviter ces mises à terre, et les prises de distribution des freins MG ont été scellées. En 2017 et 2018, tous lesattelages, y compris les coupleurs électriques, ont été révisés à Oberburg.

À l'occasion de la révision, d'autres modifications ont été apportées (nouveau ressort sous pression du coupleur, nouveau capot, nouveau chauffage de la trappe et des câbles, poignée de désaccouplement manuel, remplacement du boîtier de la partie électrique et de son chauffage). Les travaux de révision effectués n'ont pas permis d'améliorer sensiblement le fonctionnement. Sur la base de ces connaissances, il a été déterminé que la cause du dérangement "les véhicules ne se reconnaissent pas" doit être recherchée plus profondément dans la commande et le câblage. À cette fin, un composant élec-

GENERALVERSAMMLUNG

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE | ASSEMBLEA GENERALE

20.3.2021



Résultat des votations de l'assemblée des délégués relative à l'AG 2020

Approbations des rapports et décharges pour l'année administrative 2020. Les approbations ont été fournies sous forme électronique par les délégués du VSLF en raison de la suppression de l'AG et des représentants de la CCV les a évaluées.
Jürg Meier et Andreas Infanger, CCV VSLF

L'ensemble des délégués ainsi que le comité central avaient le droit de vote → Total: 107 / Participants : 78%

Votations: Participants [P] / Majorité absolue [MA] / Oui [O] / Non [N] / Abstention [A].

1. Élection des scrutateurs

2. Élection du Président du jour

3. Élection du Bureau du jour

4. Approbation de l'ordre du jour

5. Approbation du PV de l'AG 2019

[P]: 81 / [MA]: 41 / [O]: 80 / [N]: 0 / [A]: 1
Approuvée.

6. Rapports annuels 2020

6.1. Comptes rendus

6.1.1. Compte rendu de la direction de gestion

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

6.1.2. Rapport annuel du caissier

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

6.2. Comptes annuels

6.2.1. Comptes annuels 2019 de la caisse centrale

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

6.2.2. Comptes annuels 2019 de la caisse de soutien

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 81 / [N]: 0 / [A]: 1
Approuvée.

6.3. Rapport de la CCV

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

6.4. Approbation des comptes et rapports 2020 ainsi que décharge du caissier et de la direction de gestion (Décharge)

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

7. Budget 2021

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 83 / [N]: 0 / [A]: 0
Approuvée.

8. Mutations

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 81 / [N]: 0 / [A]: 1
Approuvée. (p. 44).

9. Divers

10. Résumé des motions AG

11. Motions AG 2020

Motion 1

[P]: 80 / [MA]: 41 / [O]: 13 / [N]: 59 / [A]: 8
Rejetée.

Motion 2

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 72 / [N]: 7 / [A]: 4
Approuvée.

Motion 3

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 21 / [N]: 51 / [A]: 10
Rejetée.

Motion 4

[P]: 81 / [MA]: 41 / [O]: 15 / [N]: 56 / [A]: 10
Rejetée.

Motion 5

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 68 / [N]: 13 / [A]: 1
Approuvée.

Motion 6

[P]: 81 / [MA]: 41 / [O]: 19 / [N]: 54 / [A]: 8
Rejetée.

Motion 7

[P]: 83 / [MA]: 42 / [O]: 69 / [N]: 10 / [A]: 4
Approuvée.

12. Élections

a) Élection de Christof Graf (Section BLS)

Comité central (Responsable BLS)

[P]: 81 / [MA]: 41 / [O]: 78 / [N]: 0 / [A]: 3
Approuvée.

b) Élection de Roberto Jäggi (Section Bâle)

Comité central (Responsable CFF CIS)

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 79 / [N]: 1 / [A]: 2
Approuvée.

c) Réélection de Daniel Ruf (Section Ostschweiz)

Comité central (Responsable TT/CCL)

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 74 / [N]: 1 / [A]: 7
Approuvée.

d) Réélection de Martin Geiger (Section Bâle)

Comité central (Responsable FFS Cargo)

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 79 / [N]: 0 / [A]: 3
Approuvée.

e) Réélection de Andreas Infanger (Section Berne)

CCV 2

[P]: 82 / [MA]: 42 / [O]: 80 / [N]: 0 / [A]: 2
Approuvée.

13. Honneurs

(p. 46)

14. Dons de la caisse de soutien à : Stiftung Rodania

[P]: 80 / [MA]: 41 / [O]: 73 / [N]: 1 / [A]: 6
Approuvée.

15. Date de l'AG VSLF 2021

Le 19 mars 2022 à Mendrisio

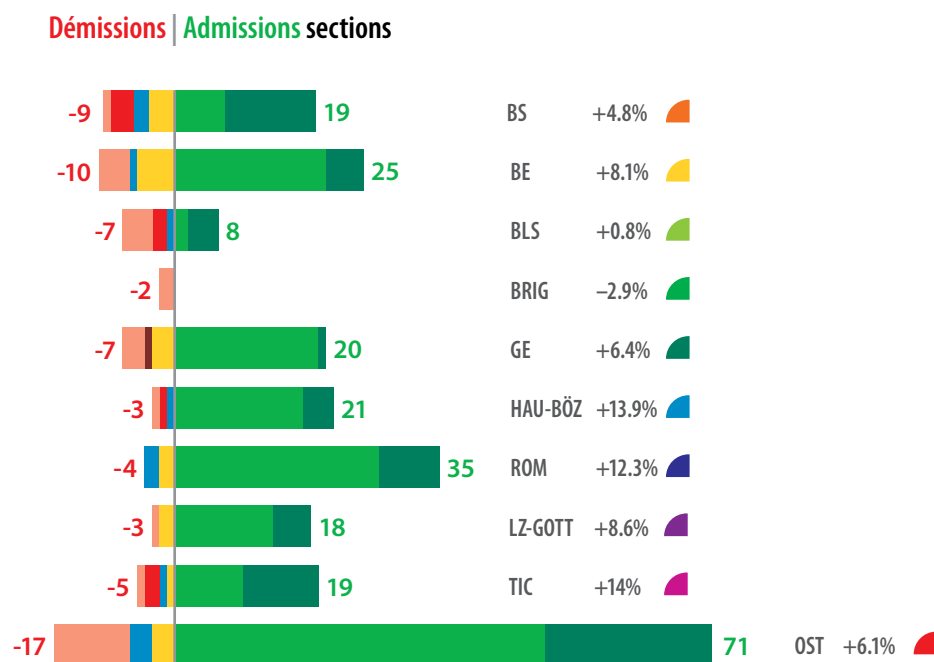
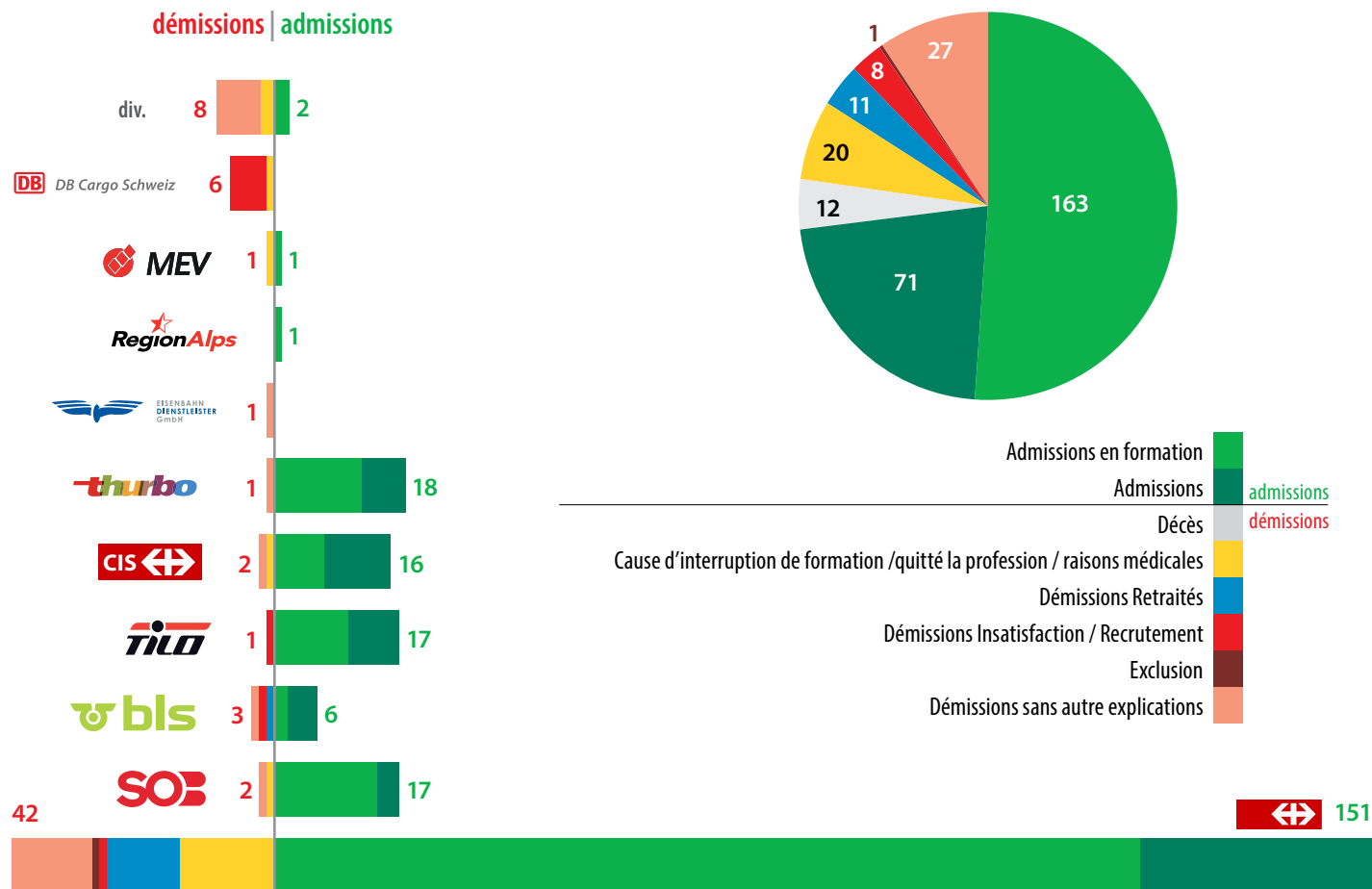


8. Mutations

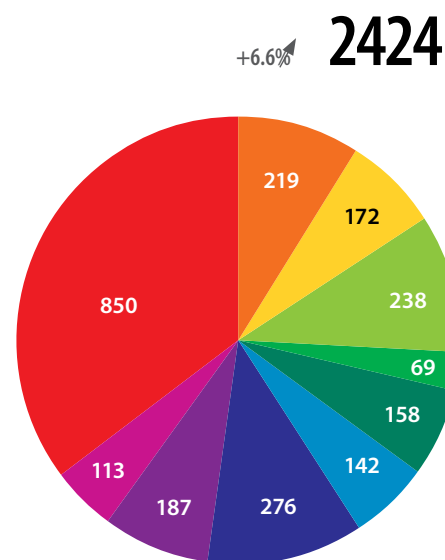
Modifications au niveau des membres durant l'année administrative 2020 (1.4.2020-1.3.2021).

Tobias Früh, caissier VSLF

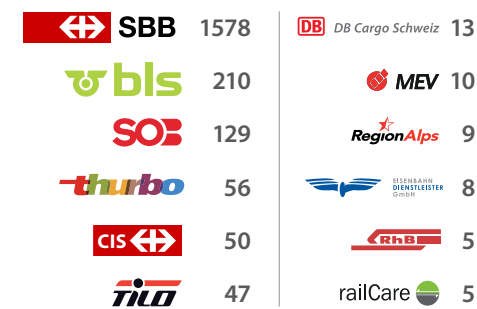
Total: 234 admissions (+4 sympathisants) / 67 démissions (+3 sympathisants) / 12 décès



Membres sections; Totale 1.3.2021:



Membres actifs EVU 1.3.2021



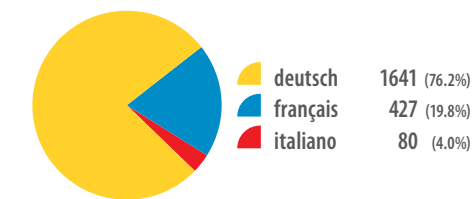
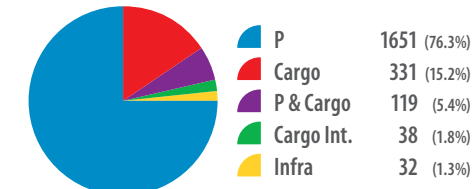
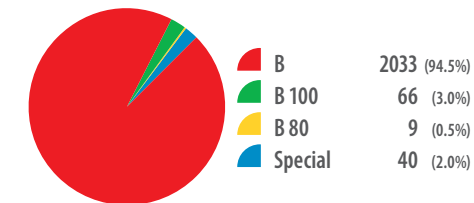
Aktivmitglieder EVU <5



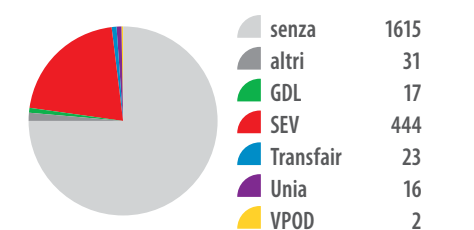
Membres d'honneur
45 années VSLF

Adhésion VSLF		
BS	Willi Feissli	01.01.76
	Hans-Peter Reutener	01.02.76
OST	Willy Luchsinger	01.01.76
	Roger Nater	01.02.76
ROM	Jean-Claude Pilloud	01.01.76

Divers 1.3.2021



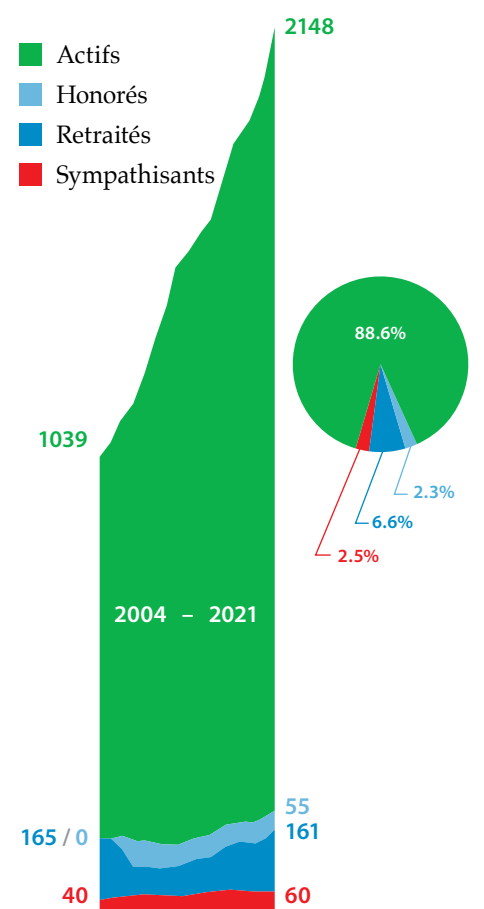
ex-syndicat



Membres Dépôts 1.3.2021

234	Zürich	20	Interlaken Ost
164	Basel	17	Erstfeld
152	Genf	16	Kreuzlingen
127	Bern	16	Neuchâtel
103	Lausanne	15	Burgdorf
97	Luzern	14	Chur
86	Altstetten	14	Romanshorn
72	Brig	14	Samstagern
71	Biel	13	Langnau
65	RBL	12	Payerne
58	Brugg	11	Delémont
52	Rapperswil	7	La Chaux-de-Fonds
50	Muttenz	7	Vallorbe
48	Olten	6	Beinwil am See
47	Chiasso	5	Huttwil
44	Winterthur	5	Wil
43	Bellinzona	4	Bülach
39	Spiez	4	Landquart
34	Zug	4	Oensingen
33	Arth Goldau	4	Solothurn
32	Lausanne Triage	4	Weinfelden
31	Fribourg	3	Martigny
31	Sargans	2	Buchs/SG
31	Schaffhausen	2	Rorschach
27	Thun	1	Bauma
26	Einsiedeln	1	Castione TI
23	Herisau	1	Rotkreuz
23	St Gallen	1	Rümlang
23	St-Maurice	1	Sion/Sitten
22	Ziegelbrücke	1	Zweisimmen
20	Aarau	15	divers

Progression de l'effectif



Digit-by-Digit" - Chiffre par chiffre

Une fois de plus, on a tenté d'introduire un système de communication repris à 100% de ce qui se faisait dans le secteur de l'aéronautique et comme toujours, l'accent n'a pas été mis sur la faisabilité réelle de la chose dans le monde ferroviaire. Les effets de cette nouvelle manière de faire sont dévastateurs ; même les communications les plus simples conduisent à des malentendus dans le domaine sensible de la sécurité.

Le manque d'acceptation par le personnel de cette nouvelle méthode n'a rien à voir avec la crainte ou la non-acceptation d'un changement de culture mais plutôt avec l'expérience de celui-ci, qui se rend compte du non-sens de cette nouveauté. Les expériences avec les nouveaux "formulaires d'ordres" sont tout autant négatives.

La combinaison avec le système "Digit-by-Digit" a déjà entraîné des erreurs liées à la sécurité et des retards massifs du trafic ferroviaire. En pratique, la transmission d'un formulaire d'ordres est délibérément évitée le plus souvent possible afin de maintenir la stabilité de l'exploitation.

C'est ainsi que de nouvelles exigences théoriques censées renforcer la sécurité la font baisser en pratique... Un grand classique !

Les problèmes ont été discutés fin novembre lors d'un débat entre l'OFT, les chemins de fer et l'industrie au sein de la "KOSEB BAV" (commission chargée de la sécurité des chemins de fer de l'OFT). Comme il fallait s'y attendre, l'OFT a éludé sa responsabilité et s'est référé aux exigences européennes que les ETF en Suisse sont apparemment obligées de reprendre.

La perte de productivité et de sécurité liée à cette nouvelle méthodologie de travail doit être compensée par diverses communications au personnel, avec des instructions détaillées sur le moment et le lieu où ces spécifications doivent être respectées et sur les éventuelles marges de manœuvre dont celui-ci dispose encore. En d'autres termes, de nouvelles réglementations sont mises sur pied afin de clarifier où et quand cette nouvelle méthode fait sens, ou pas. Le VSLF craint que cette surréglementation bureaucratique n'entraîne des pertes supplémentaires en termes de sécurité et de ponctualité, faute de réelle faisabilité intuitive et pratique.

Digit by digit

Pour l'OFT, digit by digit est plus important que la sécurité et la ponctualité. Depuis le 1er juillet 2020, la communication dans l'exploitation ferroviaire a complètement changé.

Un jeune mécanicien de locomotive de l'est de la Suisse

Au lieu d'être groupé comme auparavant, un nombre est désormais transmis et quit-tancé chiffre par chiffre. C'est ce qu'on appelle le "digit by digit". Ce qui semble simple en théorie est en pratique une chose inutile et dangereuse. Il arrive régulièrement que l'avant-dernier chiffre soit mélangé, 56 devient 65, 116 devient 161, 160 devient 106 et ainsi de suite.

Lors d'un contrôle de la qualité de la communication des CFF, plus de 200 appels ont été évalués. Cela correspond à environ quatre heures et demie de durée totale d'appel. Environ 33% ont été classés comme problématiques. Trois de ces appels ont même été classés comme devant faire l'objet d'un signalement.

L'OFT n'explique pas pourquoi un système éprouvé a été bouleversé et pourquoi le système digit by digit a été introduit. Lors des discussions entre les groupes spécialisés et les syndicats avec l'OFT, le système digit by digit a été maintenu. En outre, le message suivant a été émis par les responsables sécurité de l'exploitation et prescriptions d'exploitation dans la V-App du côté des CFF : *Depuis l'entrée en vigueur le 01.07.2020 des PCT 2020, les chemins de fer ont pu acquérir une première expérience. Du côté des CFF, les réactions ont surtout porté sur l'applicabilité de la communication en « digit by digit ».*

Les retours reçus ont été examinés et discutés avec l'OFT. En conséquence, l'instruction est précisée comme suit :

1. L'application du digit by digit s'applique à toutes les activités menées selon PCT dans le domaine des communications téléphoniques (p. ex. radio, téléphone mobile, téléphone, interphone).
2. L'application est obligatoire en vertu de la loi et les supérieurs en font usage et en contrôlent l'application.
3. L'application du digit by digit n'est pas obligatoire dans la communication verbale directe (sans utilisation d'appareils de télécommunication), ainsi que dans toutes les communications avec des personnes sans lien avec les PCT et avec des tiers tels que les services de secours.

Tout cela est bien beau et correct, mais pourquoi l'esprit de la loi n'est-il pas justifié ? Au contraire, il y a même la menace

que la mise en œuvre soit contrôlée par le supérieur. (Voir point 2)

Cependant, les évaluations montrent que depuis l'application du système digit by digit, la sécurité et la qualité de la communication ont diminué.

Cela s'explique notamment par la prononciation des chiffres dans la zone germanophone. [Ils] prononc[ent] d'abord le dernier, puis l'avant-dernier chiffre, ce qui permet de le récupérer après l'avoir « stocké » dans le cerveau. Un auto-test le confirmera chez chacun [note du traducteur : en Suisse-allemande].

Le fait qu'[ils] prononc[ent] d'abord le dernier puis l'avant-dernier chiffre fait partie de la vie quotidienne dans le monde germanophone et ce comportement s'est gravé dans [leur] cerveau. Digit by digit est donc un renversement des habitudes du quotidien. Ou, pour l'imager, comme si la disposition des pédales d'accélérateur et de frein était modifiée dans une voiture. Mais seulement pendant le travail, pendant le temps libre, on laisse la disposition des pédales

d'accélérateur et de frein comme avant. Imaginez le chaos !

En outre, il a été prouvé que les changements non quotidiens à court terme peuvent conduire à des situations stressantes. Le fait de procéder chiffre par chiffre entraîne alors un stress supplémentaire inutile, ce qui rend la situation encore plus dangereuse. Par exemple, si un formulaire d'ordre est dicté et que la date et l'heure sont transmises « digit by digit ». Pour écouter correctement et ensuite transcrire dans l'ordre sur papier l'énoncé « trois-zéro-point-zero-trois-point-deux-zéro-deux-un », notre cerveau est rudement mis à contribution. D'autant plus que le facteur ponctualité joue toujours un rôle, même s'il faut prendre le temps et la patience dans de telles situations.

La salade de chiffres que provoque le « digit by digit », peut être facilitée en lisant les chiffres seuls sur un papier. Mais cela n'est pas d'une grande utilité pour le personnel sur le terrain. La communication téléphonique doit être aussi simple et facile à comprendre que possible. Mais digit by digit est loin de permettre cela ; au contraire, c'est un sac de nœuds pour toutes les personnes concernées. ➡

La bureaucratie dans sa forme la plus pure, partie 2

Tout a été dit, les faits sont sur la table. Ni les CFF ni l'OFT ne sont responsables de la nouvelle réglementation : il s'agit d'une exigence de l'Europe. Cela n'arrange pas les choses, mais cela explique pourquoi on veut introduire quelque chose d'aussi peu pratique. *Hubert Giger, Président VSLF*



L'OFT tente gentiment de recenser quelques aspects positifs, une tentative vouée à l'échec. Il est évident qu'eux aussi n'ont rien à dire ou ne veulent pas le faire. Et les CFF encore moins.

En tant qu'association professionnelle, nous avons officiellement écrit à l'OFT et aux CFF pour attirer leur attention sur les dangers constatés et les inciter à prendre leurs responsabilités. Ceci afin de protéger les agents de manœuvre, les chefs-circulation et les mécaniciens de locomotive et de porter plainte si des cas graves se présentent.

Le fait que "l'appel à vérifier" soit décrit comme une "aide à la décision" et que "les éventuelles difficultés de mise en œuvre" soient remédiées par "d'éventuelles mesures complémentaires" ne favorise pas la mentalité et donc la sécurité dans les chemins de fer et est irresponsable.

Après tout, il est toujours permis de dire 31 au lieu de trois-un lorsque vous êtes dans votre temps libre ou lors d'échanges avec les clients ou les services de secours.

Annnonce des CFF suite à une réunion avec les partenaires sociaux

4 février 2021

Les responsables des CFF ont constaté qu'il y avait beaucoup de confusion dans l'exploitation et ont fait part à l'OFT de leurs conclusions sur le système Digit by Digit.

Chères et chers collègues, Depuis l'introduction des PCT 2020 le 1er juillet 2020, nous continuons à recevoir encore et encore des commentaires sur le thème « Digit by Digit », concernant sa mise en œuvre et des contributions du personnel de terrain.

Les contributions ont été examinées et discutées avec l'OFT. L'OFT a réaffirmé qu'il n'y a pas de marge de manœuvre dans l'application de « Digit by Digit » et que la mise en œuvre est obligatoire. Sur la base de ces constatations, nous avons précisé l'application spécifique et mis à jour les documents correspondants. Le groupe spécialisé Sécurité de l'exploitation a confirmé la procédure, et la communication aux

employés s'est faite aujourd'hui via LIDI/mail/V-app.

La question continuera à être suivie de près et supervisée par la hiérarchie et le groupe spécialisé Sécurité de l'exploitation. Les employés sont tenus de mettre en œuvre les exigences légales applicables. Meilleures salutations

Notes de la discussion technique entre les partenaires sociaux et CFF / SP

Président VSLF 28 février 2021

A : Sécurité et production

Bonjour

L'annonce dans le TAV au sujet de « Digit by Digit » est formulée directement comme une menace. Nous doutons fortement que ce soit la bonne façon de faire accepter une méthode de sécurité qui n'est manifestement pas réaliste. En même temps, nous avons reçu des rapports sérieux de la part de l'exploitation, selon lesquels la procédure n'est pas gérable en pratique dans

Contrôle

Le chemin de fer n'est plus sous contrôle.
Groupe technique VSLF

L'implication du personnel est une vieille revendication. On utilise de plus en plus la technique du sondage. Des enquêtes telles que celle sur les restrictions causées par le contrôle des trains montrent clairement que ni l'infrastructure ni les responsables du transport ferroviaire n'ont une idée des circonstances entourant la conduite des trains.

Enquête Restriction due au contrôle des trains

Éditeur: SBB P-BP-ZFR

Chers mécaniciens

Dans certaines situations, le système de contrôle de la marche des trains maintient la surveillance du train à vitesse réduite alors que le signal principal autorise une vitesse plus élevée.

Afin d'améliorer la fluidité de la circulation des trains et ainsi la stabilité de la production ferroviaire, nous vous prions de bien vouloir annoncer les surveillances qui constituent une entrave. Il ne s'agit pas de lever l'ensemble des surveillances, mais d'identifier celles qui restreignent l'exploitation quotidienne. Votre expérience à cet égard est précieuse.

Veuillez nous annoncer les cas fréquents dans lesquels la libération (par le loop, la balise ou le signal) intervient trop tard selon vous. Où est-ce que le contrôle de la marche des trains entrave régulièrement la marche de votre train par une restriction de vitesse? Où devez-vous procéder vous-même à la libération et ne pouvez ensuite poursuivre la marche qu'à 40 km/h?

Veuillez remplir le formulaire pour chaque restriction. Le formulaire peut être utilisé plusieurs fois. La langue peut être sélectionnée en haut du formulaire.

Pas de trains supplémentaires pour Schmitten

Un signal ferroviaire empêche Schmitten (FR) de bénéficier de meilleures liaisons de transport public annoncées. Extrait de la *Freiburger Nachrichten* du 1.5.2021 de Jean-Michel Wirtz



Gare de Schmitten, vue en direction de Düdingen avec la voie de rebroussement 3 sur la gauche. Photo@Olivier Tanner

Lors du changement d'horaire, les Transports Publics Fribourgeois (TPF) prolongeront effectivement leur RegioExpress Bulle-Fribourg existant jusqu'à Schmitten – mais sans que les passagers puissent y monter ou y descendre.

« Le train s'arrêtera à Düdingen, mais continuera à vide jusqu'à Schmitten sur la voie 3 », répond par écrit Marino Grisanti, responsable de la planification aux TPF. Cependant, le signal qui donne le feu vert au train sur cette voie pour revenir est très éloigné du quai et n'est pas visible pour le mécanicien.

Pour voir si le signal indique la voie libre, il doit avancer le train jusqu'à celui-ci. « Cependant, un mouvement de manœuvre avec des passagers est interdit », explique Marino Grisanti. Le train n'ira pas non plus jusqu'au quai de Schmitten, mais s'arrêtera et fera demi-tour immédiatement après avoir franchi ce signal. Les CFF sont responsables de la gare de Schmitten et des installations techniques. Et selon le conseiller d'État Jean-François Steiert, ils ne permettent aucune exception en matière de sécurité. La construction d'un nouveau signal plus proche du quai n'est apparemment pas prévue pour le moment, mais pourrait éventuellement être réalisée ultérieurement.

Commentaire du Groupe technique VSLF

Si le train ne circule pas jusqu'au quai à Schmitten pour changer de direction, un avis dans la marche est nécessaire. Un événement plutôt rare. Mais alors le signal de la direction opposée est directement en face du train et facile à voir.

Si le train devait rouler jusqu'au quai, il faudrait appeler le chef-circulation après le changement de direction, si le signal n'est pas clairement visible. Il s'agit d'un processus normal, qui a lieu quotidiennement et qui est indispensable en cas de brouillard dense, car de nombreux signaux ne peuvent alors pas être reconnus au départ. Il y a simplement un manque de volonté. Un mouvement de manœuvre jusqu'au signal est concevable, mais pas habituel. L'interdiction de manœuvrer avec des passagers est une nouveauté pour nous.

P.S. Si le train circule de Düdingen à Schmitten en tant que train de matériel vide, il se peut qu'il y ait également des passagers dans le train, car le train ne sera probablement pas contrôlé à Düdingen en raison du manque de temps à disposition. Cela peut entraîner des situations dangereuses à Schmitten, puisque le train ne rebrousse pas à quai et que les passagers peuvent accéder aux voies de passage adjacentes en activant l'ouverture des portes de secours.

Signaux

Parfois à gauche, parfois à droite, parfois les deux. Groupe technique VSLF



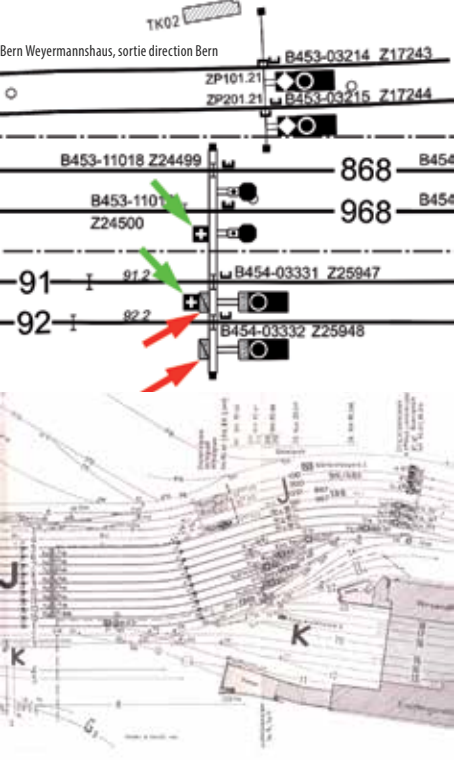
En raison de l'installation incessante de signaux de toute sorte à gauche ou à droite, nous en sommes maintenant carrément arrivés au point que la gauche et la droite comportent des signaux en même temps au même endroit !

Pour les voies 91 et 92 à droite dans le sens de marche, il y a deux signaux d'arrêt de manœuvre (verts) à gauche et deux panneaux indicateurs de fin de gare (rouges) à droite.

Il n'y a pas plus incohérent que ça. Nous ne pouvons qu'espérer qu'il n'y aura jamais de confusion. La désignation des commandes dans une centrale nucléaire suit-elle la même logique ?

Si les règlements permettent une telle chose, ceux-ci et leurs auteurs doivent être changés.

Le VSLF a signalé le problème à plusieurs reprises aux personnes compétentes.



Suppression du transport autonome des vélos

Raoul Fassbind, membre du comité central, responsable CFF-V



Lors du dernier changement d'horaire en décembre 2020, nous avons reçu l'annonce surprenante de l'Union des transports publics (UTP) de la suppression sans remplacement de la possibilité existante du transport gratuit des vélos lors d'un trajet pour aller (resp. revenir) du travail pour les employés aux horaires irréguliers et sans possibilité de revenir (resp. d'aller) en transports publics. Les raisons invoquées sont le manque de clarté des réglementations, l'inégalité de traitement des différentes entreprises de transport et des usagers, les difficultés rencontrées par le personnel de contrôle, la faible utilisation du service et les divergences avec les obligations de réservation et les heures sans transport de vélos de la ZVV. Ainsi, une officialisation de ce service ne serait pas possible. Comme alternative, l'achat d'un AG-FVP vélo pour 240.- par an a été proposé.

Plusieurs points nous dérangent dans ce changement. D'une part, il a été communiqué avec un préavis de quatre jours. D'autre part, une annulation supplémentaire d'une offre pratique et peu coûteuse pour les employés aux horaires irréguliers est amère. En plus, en période de bouleversement de la politique climatique, cela incite les gens à se tourner vers la voiture. Cela va donc directement à l'encontre de la mission des transports publics et, plus encore, cela exacerbe le problème des places de stationnement rares et coûteuses dans les zones centrales des grandes villes. Après l'intervention des associations du personnel et des entreprises de transport auprès de l'UTP et de la commission de coordination FVP (CC-FVP), les points ci-dessus ont été reconnus et il a été ad-

mis que des besoins locaux existaient pour cette prestation supprimée. Toutefois, il a été décidé, et c'est regrettable, de ne pas annuler la décision. Au lieu de cela, la CC-FVP a recommandé aux syndicats de rechercher leurs propres solutions internes si nécessaire.

Nous avons pris cette recommandation comme un mandat pour exiger des solutions de la part des entreprises de transport pour les employés concernés. Heureusement, une solution pragmatique a été introduite début avril à CFF Voyageurs sous la forme d'une carte d'autorisation impersonnelle. Il est à espérer que les autres entreprises ferroviaires pourront être convaincues de mettre en place un produit de remplacement aussi rapidement que possible.



Que devient l’horaire cadencé ?

À la mi-mars, les CFF ont annoncé que davantage de réserves de temps seraient désormais intégrées dans l'horaire, au détriment des correspondances. *Raoul Fassbind, membre du comité central, responsable CFF-P*

En 1982, après des années de réflexion du "Spinnerclub", l'horaire cadencé est introduit dans toute la Suisse. Initialement, un train était prévu par heure et par direction sur chaque ligne. Grâce à cette offre réussie, la demande n'a cessé d'augmenter, ce qui a permis de renforcer de plus en plus les cadencements et de mettre en œuvre d'immenses projets ferroviaires comme « Rail 2000 ». Le but devrait être un horaire à cadencement intégral avec des départs à l'heure pleine dans les nœuds et à la demi-heure dans les gares de correspondance. Cela nécessite entre ces points un temps de trajet légèrement inférieur à 30 ou 60 minutes. En conséquence, les changements dans les gares se sont énormément améliorés, la Suisse est devenue de mieux en mieux connectée et la demande a continué à augmenter fortement. Comme le plus grand nombre possible de centres en Suisse doivent être accessibles sans changer de train, de nombreux trains circulent en trafic mixte sur de nombreux tronçons. Il en résulte un système ferroviaire extrêmement complexe, avec d'innombrables conflits potentiels. Afin de répondre au développement de ce système, aux objectifs politiques tels que le report modal ou la protection du climat et à la forte demande, plus de 52 milliards de francs suisses de l'argent des contribuables ont été investis ou budgétisés au cours des trente dernières années dans des projets ferroviaires tels que Rail 2000, NLFA, LGV,

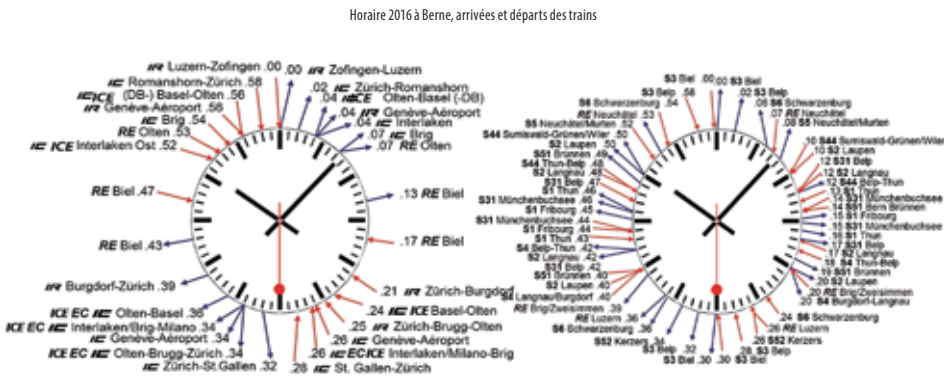
ZEB et FAIF. Ces investissements considérables dans des projets d'infrastructure ont pour but d'améliorer la situation des correspondances dans les nœuds ferroviaires, de permettre des déplacements rapides et sans correspondance entre les centres urbains, ainsi que de stabiliser et d'accroître la fiabilité du transport ferroviaire. C'est donc avec surprise que les CFF ont annoncé à la mi-mars que les temps de parcours seraient allongés et que des correspondances précieuses ne seraient plus assurées. Les possibilités actuelles de trajets perdent donc de leur valeur et de leur attrait. Mais pourquoi ces mesures sont-elles devenues nécessaires ? Comme cela a souvent été communiqué, les CFF et les autres chemins de fer sont pratiquement devenus les victimes de leur propre succès. D'une part, la croissance rapide signifie que les trains sont ralentis par le grand nombre de passagers qui montent et descendent. Lors du premier semi-confinement avec la forte réduction de la clientèle, par exemple, la ponctualité a fortement augmenté. D'autre part, pendant de nombreuses années, les investissements dans l'entretien des lignes ont été gravement négligés en raison du manque de créneaux horaires et de la pression économique. En outre, le taux élevé d'occupation des sillons et le mélange de trains lents et rapides offrent un énorme potentiel de conflits. Ces raisons sont parmi les plus fréquem-

ment communiquées. Cependant, il existe d'innombrables autres effets qui ont une influence globale majeure sur la stabilité des horaires. D'une part, il y a certainement le niveau élevé des travaux d'entretien avec les tronçons de ralentissement qui en découlent. En raison de l'utilisation intensive et de l'entretien inadéquat ou négligé, l'usure et les dommages aux voies se manifestent souvent par des pertes de temps de parcours en conséquence. En outre, les vitesses des lignes ou des gares sont souvent réduites à la suite de rénovations ou de la construction de nouvelles installations. Bien que cela ne soit que minime, c'est perceptible dans l'ensemble. Un nouveau phénomène est également la signalisation des ralentissements dus aux travaux de longue durée dans le tableau des parcours et non comme des réductions de vitesse. Cela conduit à des attentes erronées, à une contradiction avec les habitudes et donc directement à un style de conduite plus défensif et donc plus lent de la part du personnel des locomotives. Encore une fois, ce n'est qu'à petite échelle, mais cela s'additionne. Lorsque les lignes ont été modernisées par le passé, l'infrastructure a souvent été rationalisée. Par conséquent, il y a moins de possibilités de croisement et de dépassement et donc moins de flexibilité disponible. Cela peut avoir un sens dans la planification des horaires, mais dans

les opérations quotidiennes avec de nombreuses influences externes, cela tend à avoir un effet contre-productif. En outre, les chefs-circulation locaux ont été regroupés dans de grands centres d'exploitation à distance. Le trafic ferroviaire est essentiellement régulé automatiquement, et les connaissances locales des systèmes ferroviaires et de leurs spécificités se perdent de plus en plus. Ainsi, « l'automate » reste actif même en cas de perturbations ou de retards et traite l'exploitation selon la logique préprogrammée. Les exigences en matière de qualification et la culture de contrôle des gestionnaires du trafic ferroviaire ont également des effets négatifs. Les solutions prospectives ne sont souvent plus appliquées ou perdent encore de leur efficacité en raison des problèmes énumérés.

Afin d'accroître la sécurité de l'exploitation ferroviaire, d'énormes investissements ont également été réalisés dans les systèmes de contrôle des trains. Le ZUB et l'ETCS contrôlent les vitesses autorisées, mais sont très peu flexibles car ils sont liés aux informations provenant de balises et de points de contrôle installés de façon permanente. Par conséquent, les trains circulent souvent à des vitesses très basses sur de longues distances, même si cela n'est pas nécessaire d'un point de vue technique ou réglementaire. À lui seul, le nombre de signaux surveillés par la ZUB a augmenté de plus de 220 % depuis 2007, passant de 2 813 à 6 182 signaux. Avec une part de près de 50% de tous les signaux, les ralentissements qui en résultent ont une forte influence. L'appel lancé par les CFF P-BP-ZFR au personnel des locomotives à la mi-avril de cette année, par le biais d'une enquête, témoigne du fait que ce problème est devenu une telle entrave à l'exploitation qu'il ne peut plus être toléré. Il est quelque peu douteux que l'on ait demandé au personnel des locomotives de repérer ces points de conflit et non aux supérieurs qui en sont responsables. De toute évidence, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas au courant des zones à problèmes. Les restrictions liées au système apparaissent également avec l'ETCS Level 1 qui exige des vitesses d'approche très faibles et difficilement visibles. Afin d'éviter un éventuel serrage imposé et la mise en danger des passagers, de nombreux mécaniciens de locomotives appliquent la faible

vitesse d'approche de 15 km/h dès le début des quais. Avec des trains de 400 m de long, cela signifie que deux minutes sont rapidement perdues, pendant lesquelles de nombreux autres trains sont bloqués ou gênés. L'échange statique d'informations entre le véhicule et des balises à des points fixes rend ici aussi les choses plus difficiles. Lors du départ d'un train grandes lignes, l'introduction d'un nouveau processus suite à un accident tragique a généré un potentiel supplémentaire de ralentissement des opérations. La sécurité accrue générée par ce processus ne fait aucun doute, mais elle doit être mise en balance avec un effort supplémentaire d'environ 30 secondes.

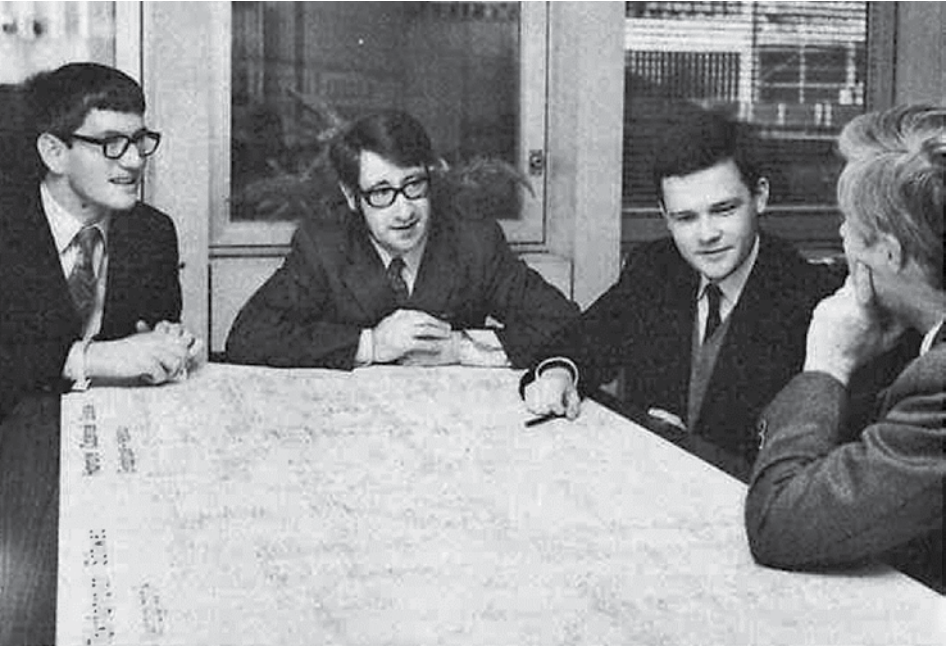


Ce qui semble peu au premier abord, peut néanmoins avoir une forte influence sur la ponctualité dans le cas de trains interrégionaux avec de nombreux arrêts. Il existe également de nombreuses influences du côté des véhicules. Les portes défectueuses entravent la circulation des passagers. Une puissance réduite en raison de moteurs ou de convertisseurs défectueux réduit l'accélération. Les nouveaux logiciels qui promettent des économies d'énergie réduisent activement les performances d'un véhicule et ont également une influence sur le comportement de freinage. Si cela ne répond pas aux attentes, le per-

sonnel des locomotives adopte alors un style de conduite plus prudent et plus lent. D'autres effets peuvent également être constatés au niveau interne de l'entreprise. Les erreurs d'affectation du personnel ont un impact direct sur la qualité de la production. Les changements constants de tours de service empêchent toute routine. Les prescriptions fréquemment modifiées et les divergences avec la réalité du terrain provoquent de l'insécurité parmi le personnel concerné. Dans l'intervalle, chaque dételage et garage d'un train est devenu une aventure jusqu'à ce que tous les services se mettent d'accord sur un lieu de garage approprié. Cependant, surtout lors des manœuvres, un travail calme et planifié serait propice à la sécurité.

Cette liste n'est pas exhaustive. Parmi les autres influences, citons les trains étrangers qui sont intégrés dans l'horaire cadencé suisse, le manie-

ment différent des systèmes de gestion modernes et d'innombrables influences extérieures. Il s'avère que la complexité de l'exploitation ferroviaire est beaucoup plus profonde que ce qui est généralement communiqué ou attendu par les personnes extérieures. Ce sont les nombreux petits détails qui s'additionnent pour donner un effet de levier important et influencent la qualité. Ceux-ci peuvent maintenant être considérés comme ayant une origine historique et cannibalisent malheureusement les énormes projets d'infrastructure du passé. Il est prévu d'y remédier par de nouvelles mesures d'infrastructure, une augmentation de la fréquence et des solutions informatiques, qui doivent à leur tour compenser les connexions perdues et répondre à la hausse attendue de la demande. Seul le temps nous dira si cet effet positif attendu se concrétisera réellement ou si les nombreux petits effets négatifs continueront à s'agiter dans un cercle vicieux. Le plan élaboré à l'origine par le "Spinnerclub" est encore d'actualité dans ses principes, mais l'idée centrale de Rail 2000 avec des nœuds desservis à l'heure pleine et à la demi-heure dans les grands centres sera difficile à maintenir. La déclaration à ce sujet que "nous voulons nous éloigner de l'horaire cadencé rigide" de l'ancien chef du trafic voyageurs des CFF, Toni Häne, dans l'une de ses dernières interviews avant sa retraite, confirme cette hypothèse.



Le «Spinnerclub»: Samuel Stähli, Jean-Pierre Berthouzot et Hans Meiner.



CFF 1982

Interview de Hubert Giger

Interview par Stefan Ehrbar avec Hubert Giger sur www.mobimag.ch, le portail de la mobilité en Suisse; le 6 mai 2021

Hubert Giger est président du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF). Il estime que les chemins de fer ont investi trop d'argent dans des systèmes numériques censés remplacer les gens. Dans l'interview, il révèle pourquoi les nouveaux trains représentent un "lieu de travail constamment secoué" et pourquoi il ne fait pas confiance à la planification du personnel des CFF.

M. Giger, le VSLF représente les intérêts des mécaniciens de locomotive. Quels sont les problèmes les plus urgents en ce moment ?

La mauvaise gestion de ces dernières années a entraîné d'importants problèmes d'efficacité. La restructuration permanente et les outils de planification inutilisables causent toujours des pertes de synergies et donc des goulets d'étranglement au niveau du personnel, qui ne peuvent être compensés qu'avec une grande flexibilité de la part du personnel de terrain. Les années de sous-effectif au sein du personnel des locomotives ou les délais de notification toujours plus courts de la répartition du travail en sont des conséquences directes. Le savoir-faire ferroviaire s'amenuise, les compétences spécialisées sont de plus en plus isolées, les interactions négligées et les responsabilités sont, par conséquent, diluées.

L'année dernière, les CFF ont été contraints d'alléger certains de leurs horaires parce qu'ils avaient trop peu de mécaniciens de locomotive. Comment cette situation a-t-elle pu se produire ?

Trop d'argent et de temps ont été investis dans le financement et le développement de systèmes numériques qui devaient remplacer les humains à moyen terme. Il s'agit notamment de « Sopre », un système de planification prétendument automatique, qui, en raison de son manque d'adéquation se révèle gourmand en ressources et nécessite davantage de personnel des locomotives. Les formations de base et continue ont été négligées et ont été déterminées pendant des années par le budget au lieu des besoins réels. Ces investissements ne semblaient plus rentables car l'automatisation des trains était censée les remplacer, ou du moins faciliter grandement la charge de travail. Les CFF ont également été un précurseur dans la diffusion médiatique des projets d'automatisation. Cela a repoussé de nombreux candidats po-

tentiels. N'oublions pas qu'en été 2020 les trains spéciaux liés aux événements et les trains régionaux de nuit n'ont pas circulé, et pourtant les CFF n'ont pas pu remplir leur mission et ont dû planifier la suppression de trains.

Entretiens, les chemins de fer disent que l'effectif voulu sera atteint au milieu de l'année. Partagez-vous cet optimisme ?

Non. Même si le niveau d'effectif visé pour la Suisse est temporairement atteint cette année, il existe encore de très grandes différences régionales, ce qui ne permettra que partiellement d'améliorer la situation. Au lieu de diffuser des prévisions optimistes, il serait plus important de s'attaquer aux causes des problèmes plutôt que de gérer les symptômes. Sinon, de nombreux mécaniciens de locomotive quitteront la profession après trois ou quatre ans et le problème se répétera encore une fois. Des milliers d'intéressés ne signifient encore de loin pas que nous avons des candidats compétents et motivés qui termineront leur formation avec succès.

Conseilleriez-vous aujourd'hui à un ado de 15 ans de devenir mécanicien de locomotive ?

C'est toujours un métier qui fait rêver, comme le confirment de nombreux mécaniciens de locomotive qui exercent cette profession depuis des décennies. Si le désir et les conditions préalables sont là, pourquoi pas ? Cependant, aujourd'hui, je recommande à tout le monde de se constituer une seconde béquille sur laquelle se tenir. Deux des principales motivations de la profession sont l'indépendance et la grande responsabilité. Il y a un risque élevé que la responsabilité s'accroisse certes progressivement mais que l'indépendance et la confiance qui lui est associée se fassent de plus en plus remplacées par des systèmes de contrôle, qui doivent à leur tour être commandés et gérés par le mécanicien de locomotive.

Les projets d'automatisation comme Smartrail 4.0 ont dernièrement connu un coup de frein sensible. Quand estimez-vous que le premier train sans conducteur sera en exploitation sur le réseau suisse à voie normale ?

Au plus tôt, lorsque le réseau ferroviaire aura été entièrement adapté à cette fin, y compris de nouvelles voies, des quais fermés, de nou-

veaux postes d'aiguillage, de nouveaux véhicules et ainsi de suite. Cela coûtera quelques milliards de francs et prendra probablement quelques décennies. Dans un système fermé avec du matériel roulant et des voies homogènes, les trains sans conducteur sont déjà possibles aujourd'hui. Mais même avec ces systèmes vous avez besoin de personnel de piquet pour se rendre sur les trains en cas d'urgence. Un test de faisabilité technique n'est pas encore une innovation. Une analyse coûts-bénéfices honnête doit être réalisée pour déterminer si les systèmes sont compatibles avec l'infrastructure existante et s'ils apportent réellement une valeur ajoutée.

Avec les déclarations sur les développements technologiques, des inquiétudes seraient nées chez les mécaniciens de locomotive au sujet du futur de leur emploi. Elles ont entre temps déjà disparu ?

Aux CFF, il y a eu une désillusion quant à la technologie numérique en tant que remplacement du mécanicien de locomotive, ce qui a certainement été remarqué aussi par les candidats potentiels à la profession. En outre, la situation économique difficile actuelle favorise l'intérêt pour la profession. Mais les compagnies ferroviaires doivent aussi être conscientes que les gens sont plus flexibles aujourd'hui et ne veulent plus faire un travail pendant 40 ans et à 100 %. Mesuré par rapport au coût de la formation, l'objectif devrait être de proposer des conditions de travail aussi optimales que possible, afin de maintenir les coûts et la fiabilité du mandat de prestations sous contrôle.

Les CFF ont un nouveau chef en la personne de Vincent Ducrot. Quelle est votre impression à son égard ?

Vincent a reconnu correctement beaucoup de problèmes. S'il lui sera possible de les résoudre également, cela dépendra de la flexibilité et du pouvoir d'application de ses subordonnés.

Vincent Ducrot a déclaré dans une interview que les CFF étudient des tours spéciaux pour les femmes, afin de faciliter la conciliation de la vie privée et professionnelle. Quelle est votre position à ce sujet ?

Les femmes ne sont pas les seules à souhaiter cette mesure ; de nombreux hommes ont également des familles et seraient heureux de pouvoir bénéfi-

cier d'améliorations bienvenues. À quoi doivent ressembler ces tours spéciaux ? Tours tôt de 3 à 8 heures du matin ou des horaires tardifs de 18 heures à 2 heures du matin pour être présent pour la famille toute la journée ? En milieu de journée, de 8 heures à 17 heures, pour placer les enfants dans des garderies pendant la journée ? La profession engendre des horaires de travail particuliers, on doit être individualiste et très flexible au sujet des horaires de travail. Afin d'optimiser l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la planification doit d'abord être améliorée pour tous, afin que les conditions de base pour des horaires de travail productifs et individualisés pour certains soient remplies.

Cette exigence doit repousser beaucoup de monde du métier. Comment peut-on changer cela ?

Les horaires de travail qui changent tous les jours sont un défi pour la famille et exigent beaucoup d'indépendance et d'indulgence de la part du partenaire et des enfants. Soirées et week-ends communs, invitations, activités de club, etc. doivent être subordonnés en permanence au tableau de service. Il est d'autant plus important de planifier au plus tôt les tours de service et les jours de congé, afin de pouvoir planifier l'ensemble de son agenda.

La crise du coronavirus a durement touché les transports publics. Quand prévoyez-vous un retour du nombre de passagers équivalent à avant la crise ?

Quand la tendance au télétravail s'arrêtera ; cela prendra encore beaucoup de temps. Les prévisions de croissance du trafic doivent cependant certainement être corrigées à la baisse.

Les nouveaux trains comme le FV Dosto sont très complexes en raison de la technologie embarquée, les logiciels jouent un rôle sensiblement plus grand que dans le matériel plus ancien. Qu'est-ce que cela signifie pour le métier de mécanicien de locomotive ?

Cette technologie complexe prend du temps à utiliser et, en cas de dysfonctionnement, elle ne peut guère être maîtrisée sans aide extérieure. Plus le nombre de systèmes installés sur le véhicule est élevé et plus l'interdépendance est complexe, plus les sources d'erreur sont possibles. Souvent, l'apport des logiciels et des systèmes d'assistance n'est pas remis en question, même lorsqu'il est prouvé qu'il n'y a aucune valeur ajoutée pour la compagnie ferroviaire ou le client. De nombreux systèmes ont été installés dans le but de remplacer le mécanicien de locomotive, pas pour le soutenir. Le style de conduite dur de ces véhicules implique un lieu de travail constam-

ment secoué. Nous devons vivre avec ça. Si cette tendance devait continuer, cela pourrait devenir un problème si le mécanicien de locomotive n'est plus capable d'intervenir dans la technique et devra seulement surveiller les systèmes. La profession deviendra peu attrayante, car si la marge de manœuvre sera réduite, la responsabilité restera inchangée. Les chemins de fer devraient à nouveau se concentrer davantage sur leur activité principale : une exploitation sous contrôle grâce à des employés bien formés et motivés, accompagnés d'une technologie qui les soutient et par une administration allégée.

Qu'est-ce qui vous fascine dans le métier de mécanicien de locomotive ?

L'indépendance, la responsabilité, la technique, apprécier les paysages par tous les temps et toute l'année. Les prescriptions règlent tout mais malgré tout je reste mon propre chef. J'aime le roulement des masses, métal sur métal.

Comment vous déplacez-vous vous-même ?

Pas encore avec les drones de Meyer. Je vais au travail à vélo et utilise les transports publics dans mon temps libre. Comme je suis toujours en déplacement, j'apprécie aussi dans mon temps libre de ne pas me déplacer.



Hubert Giger. Photo:Markus Leutwyler

Caisse de pension avec effet boule de neige

A propos de la redistribution injuste de l'argent des caisses de pension.
Christian Feigenwinter, mécanicien de locomotive trafic voyageurs Bâle

Je ne suis pas une personne jalouse et je n'aime pas reprocher à chaque retraité sa retraite. Cependant, il y a une injustice avec l'argent des caisses de pension qui doit être rectifiée de toute urgence par les politiciens et les caisses de pension ! Selon la Banque nationale, les avoirs des caisses de pension en Suisse ont été transférés depuis de nombreuses années des assurés actifs aux assurés retraités. Rien qu'au cours des six dernières années, 41 milliards de francs suisses ont été transférés des assurés actifs aux retraités des caisses de pension suisses, qui ont pris leur retraite avec des taux de conversion beaucoup trop élevés. Cet argent manque ensuite aux employés d'aujourd'hui lorsqu'ils prennent leur retraite.

Cette redistribution constitue une injustice sans pareil et oblige les caisses de pension à baisser encore plus les taux de conversion des salariés actifs à l'avenir, car cet argent manquera aux caisses au moment de la retraite. Bien que les marchés boursiers soient florissants en atteignant des sommets à la fin de 2020, certaines caisses de pension parlent déjà de nouvelles réductions des taux de conversion. Ce fait est connu des politiciens et des caisses de pension depuis de nombreuses années, mais personne ne veut récupérer cette patate chaude et remédier enfin à cette injustice. J'exige que le VSLF et la Caisse de pensions CFF fassent pression sur le législateur pour qu'il modifie le cadre légal afin de mettre enfin un terme à cette redistribution.

Je sais que ma demande n'est pas très populaire auprès des retraités d'aujourd'hui dont les pensions sont trop élevées. Mais considérez que les employés d'aujourd'hui prendront un jour leur retraite avec des pensions beaucoup plus faibles, malgré des cotisations plus élevées. Tout cela ressemble à l'effet boule de neige selon la devise : après nous le déluge. Nos jeunes collègues paieront un jour amèrement cet état de fait déplorable, et c'est injuste !

Christian Feigenwinter

Prise de position d'Iwan Lanz, directeur de la Caisse de pensions CFF

Cher Monsieur Feigenwinter,
Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à la prévoyance profession-

nelle et à la Caisse de pension CFF (CP CFF). Dans l'optique courante et avec les connaissances actuelles, il est vrai que les taux de conversion accordés dans les années passées et donc les rentes de vieillesse garanties par la loi ont été fixés à un niveau trop élevé, compte tenu des circonstances économiques et démographiques. Comme pour beaucoup d'autres choses, le recul est le meilleur juge. Si l'on se remet dans les années passées, un taux de conversion de 7,2% par exemple au début du millénaire, pouvait certainement être considéré comme raisonnable et adéquat.

Il est important de réagir de manière appropriée lorsque des écarts entre les hypothèses et la réalité sont identifiés. C'est ce que fait la Caisse de pensions CFF depuis un certain temps déjà, et l'adaptation actuelle du taux de conversion en l'espace de quatre ans, de 5,18% à 4,73% (<https://www.pksbb.ch/ueber-uns/aktuelles/681-senkung-umwandlungssatz-2019>), témoigne d'une action responsable du Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF visant à freiner davantage la redistribution future, voire à l'éliminer complètement.

Le nœud du problème est que si votre appel à l'arrêt de la redistribution est tout à fait en ligne avec les actions du Conseil de fondation, c'est précisément cet arrêt qui se fera au détriment des futurs retraités. L'objectif est d'avoir un taux de conversion qui corresponde aux réalités économiques et démographiques et donc de ne pas peser

sur les générations suivantes. Toutefois, pour ne pas avoir à supporter l'intégralité de cette charge, le Conseil de fondation a défini par le passé des mesures d'accompagnement appropriées qui ont permis d'amortir au moins partiellement la réduction des prestations résultant de l'abaissement du taux de conversion.

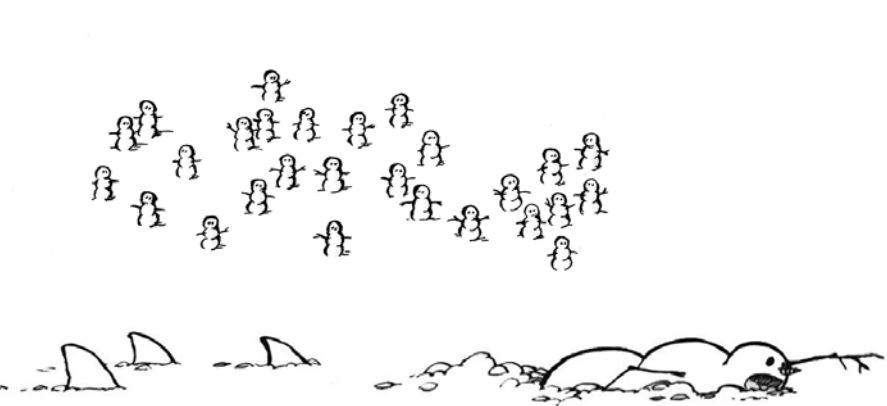
Le fait que les pensions actuelles ne doivent pas être adaptées est conforme à la volonté du législateur et comporte également un élément de confiance. Cela donne aux retraités une sécurité quant à leurs revenus. La Caisse de pension CFF ne considère pas qu'il lui incombe de prendre des initiatives politiques dans ce domaine. Comme je l'ai déjà mentionné dans mon interview à Voie 2 (https://www.pksbb.ch/images/downloads/20201222_Gleis2.pdf), les prestations fournies par la Caisse de pension des CFF sont bien supérieures au minimum légal et sont donc effectivement indépendantes des discussions politiques correspondantes.

En conclusion, on peut dire que la ligne de conduite du Conseil de fondation va finalement dans le sens de votre demande ; le "mal" est attaqué à la racine et les promesses de prestations futures sont fixées de manière à pouvoir être maintenues autant que possible sans peser sur les générations futures.

Meilleures salutations et meilleurs vœux pour la nouvelle année.
Iwan Lanz, Directeur

Caisse de pension

Nouveau président du Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF.
Hubert Giger, Président VSLF



Le 24 février dernier, Aroldo Cambi, administrateur financier du SEV, a été tacitement élu président du Conseil de fondation de la Caisse de pension des CFF. Plein succès à Aroldo. Cela répondait à un souhait de longue date du SEV.



Amortissement des rentes de la CP de Thurbo. Michael Burri, responsable de VSLF-Thurbo

Avec la nouvelle réduction du taux de conversion de la fondation de la caisse de pension de 5,7 % à 5,0 % à partir de l'année prochaine, des pertes massives se produiront pour les futures pensions. De manière inattendue, la direction a été en mesure de fournir un montant impressionnant d'environ 10% de la masse salariale de Thurbo AG pour un paquet d'amortissement dans un délai très court. Cela atténue énormément les effets de la réduction du taux de conversion.

Nous espérons maintenant des améliorations similaires pour une bonne augmentation des salaires des employés. Car une bonne augmentation de salaire est aussi une garantie de bonnes pensions à l'avenir.

Nous sommes d'accord sur le fait que les intérêts des assurés dans la CP doivent être protégés au mieux au sein du Conseil de fondation. De même, une surreprésentation des retraités favorise des décisions déséquilibrées qui pourraient entraîner de nouvelles distorsions. Comme même les membres du Conseil de fondation qui sont assurés dans la CP doivent supporter eux-mêmes les conséquences de leurs décisions, la motivation à trouver de bonnes solutions dans l'intérêt de tous est accrue.

Une liste commune de candidats a été arrêtée en septembre 2020. Ce n'est qu'à ce moment-là que le SEV a fait valoir ses droits à la présidence, qui était jusqu'alors occupée par notre membre Daniel Ruf. Afin de continuer à faciliter une coopération constructive entre les représentants des employés au sein du conseil de fondation, Daniel a retiré sa candidature à la présidence.

Suite à son retrait, l'Association des cadres des transports publics ACTP a présenté son candidat René Knubel, qui a également retiré sa candidature le jour du scrutin.

Les membres du conseil de fondation, du côté des employés et de l'employeur, ne sont engagés envers l'institution de prévoyance qu'en faveur des assurés. Selon nous, les influences politiques externes ne sont pas propices à la bonne marche et à une bonne coopération.

Nous remercions Daniel Ruf pour sa responsabilité supplémentaire en tant que président et vice-président du Conseil de fondation de 2014 à 2020.

Remboursement

Andreas Haller, responsable HR CFF Production
Trafic voyageurs & Hubert Giger, Président VSLF

Remboursement en cas d'abandon de la formation ou d'échec aux examens

Dans les contrats de travail avec les mécaniciens de locomotive en formation, les CFF et les autres ETF établissent une convention de formation assortie d'une obligation de remboursement. C'est le cas pour toutes les formations secondaires des CFF, car les CFF investissent beaucoup dans la formation.

L'obligation de remboursement pour le personnel des locomotives s'élève à 70 000 francs. Elle s'applique si le collaborateur quitte l'entreprise dans les trois ans qui suivent la fin de sa formation, s'il abandonne sa formation ou s'il ne réussit pas un examen pendant sa formation.

Le montant est très élevé en cas d'abandon de la formation ou d'échec à un examen et, à notre avis, cela décourage certaines personnes potentiellement intéressées. D'autant plus que l'étendue de la formation et le contenu des examens sont difficiles à évaluer par les aspirants au moment de la signature du contrat.

Le VSLF a contacté CFF V HR et a suggéré de corriger cela. Ceci est d'autant plus vrai que, dans la pratique, il n'est pas réellement envisagé de récupérer l'intégralité du montant en cas d'abandon de la formation ou d'échec à un examen pendant la formation.

Les conventions de formation prévoient désormais le remboursement d'un montant maximum de CHF 10'500.- (15% des coûts totaux) en cas d'abandon en cours de formation ou d'échec à un examen en cours de formation (y compris l'examen OFT). C'est une bonne solution et, du côté de VSLF, nous nous félicitons de cet ajustement.



WC mixte à Rotkreuz

WC mixte avec possibilité d'échange à Rotkreuz.
Esther Gerig, mécanicienne au dépôt de Lucerne

J'étais a priori d'avis que la saga des pauses à Rotkreuz était terminée avec la fin de l'interruption [de la ligne] du Zugersee. Malheureusement, ce n'était pas le cas. Sinon, je me serais probablement plainte plus tôt, mais de cette façon, vous pouvez également remarquer que je suis tolérante. J'ai d'abord essayé de trouver une solution avec mon CLP et la CoPe, sans succès. C'est pourquoi j'écris cet article.

À Rotkreuz, nous sommes autorisés à prendre nos pauses avec les chauffeurs de bus. Le problème est qu'il n'y a qu'une seule cabine de toilette et que la porte est directement derrière l'urinoir (voir les photos). D'ailleurs, vous ne pouvez pas non plus verrouiller la porte lorsque vous entrez dans la pièce, parce qu'elle n'a pas de serrure, seules la cabine des toilettes elle-même en a une. Il est arrivé plusieurs fois que je sorte des toilettes et qu'entre-temps un homme se tienne devant l'urinoir lorsque je suis ressortie. Selon que vous connaissiez ou non la personne, vous pouvez échanger un peu sur l'actualité et faire un brin de causette. En 2021, je ne pense pas que ce soit encore d'actualité,

car nous commençons à avoir des toilettes séparées dans les trains et le monde entier parle des questions de genre. Je pense que cette situation n'est pas seulement désagréable pour nous, les femmes, mais aussi pour les hommes.

La CoPe s'est saisie de la question et en a discuté avec les responsables des CFF. La direction des CFF est alors arrivée à la conclusion que le bâtiment avec la salle de pause mentionnée serait démoli dans les prochaines années et qu'il ne valait plus la peine d'investir de l'argent dans une transformation. Dans ce cas, je me demande également ce que signifie exactement "dans les prochaines années". Cela pourrait prendre 5, 10 ans ou même plus avec la lenteur des procédures. La solution des CFF au problème susmentionné a consisté à suspendre un rideau de douche en guise de cloison. Comme dans un bazar.

Nous devons donc maintenant continuer à passer diverses pauses non payées dans la belle ville de Rotkreuz avec des toilettes de bazar. C'est ce que l'on appelle de la considération.



Un nouveau graphisme en création

Vous avez probablement remarqué le nouveau graphisme du LocoFolio. Comment trouvez-vous ce nouveau look ? Markus Leutwyler

Il y a une longue histoire derrière ce graphisme. Il y a environ quatre ans, un membre du comité central a suggéré que les polices actuelles n'étaient peut-être plus aussi belles et que ce serait une bonne idée de les rafraîchir. Un long débat a eu lieu et il en a été conclu de discuter, lors d'une prochaine réunion, de la possibilité d'envisager des travaux préliminaires pour le lancer. Un comité de douze personnes a été formé, et une grande importance a été accordée à une répartition égale des membres. Il y avait quatre hommes, quatre femmes, deux sans indication ainsi qu'un chien et un chat. Trois sont politiquement à gauche, quatre au centre, trois à droite, et deux ne s'intéressent à la politique que lorsqu'il y a de la distribution de nourriture à des stands.

Après un atelier de cinq jours à Sigriswil, la commission a décidé par sept voix contre cinq d'aller de l'avant. Le point de basculement est venu du chat. Bien que notre graphiste Stephan Gut se surpasse toujours dans ses créations et donne au LocoFolio un aspect extrêmement professionnel, il était évident qu'une tâche aussi importante ne pouvait être confiée qu'à une agence extérieure coûteuse pour laquelle le VSLF n'est qu'un petit poisson sans intérêt.

Deux graphistes parmi les plus connus du domaine (Tylor Burnt et Pino Coladi*) et une graphiste de renommée mondiale (Angela Piniblévita) ont été contactés pour les premières esquisses et après paiement d'un acompte et quelques semaines d'attente, nous avons reçu les propositions (voir dessous).

C'était déjà super, n'est-ce pas ? Mais la "Commission chargée de définir le nou-

veau graphisme du LocoFolio" n'était pas encore satisfaite à 100%. Stephan a été autorisé à présenter sa propre proposition après avoir longtemps insisté sous les yeux suspicieux de la commission. Il est compréhensible que l'élite des graphistes ait fait la sourde oreille. Ils ont retravaillé leurs créations, adoptant un ou deux détails des suggestions de Stephan. Le Conseil d'éthique européen a été consulté, ainsi que la Sécurité intérieure et la CNF pour évaluer s'il fallait définir un âge minimum. Un dernier test était encore à venir : le nouveau graphisme a-t-il un effet effrayant sur les enfants ? Un test de vérification a été réalisé à l'école primaire de Langenthal avec des élèves de cycle primaire âgés de six à neuf ans. Après que les enfants aient été soigneusement préparés en étudiant pour moitié des images de bouche et en dansant le mot "LocoFolio" pour l'autre moitié, on leur a présenté la nouvelle police. Tous les enfants ont réussi à supporter ce spectacle pendant au moins dix secondes. Nous avons donc finalement eu le feu vert !



Vous pouvez voir le produit final sur la couverture. Grâce à un développement extrêmement efficace et rapide, le budget de 120 000 francs n'a pas été dépassé, ce dont nous sommes fiers. Tu en as cru un mot ? Tu as alors passé le test d'aptitude pour obtenir un poste plus élevé chez ton employeur !

**Selon des rumeurs non confirmées, il y a eu des cas de travail d'enfants chez Pino Coladi, où l'on soupçonne sa fille "Lisa" d'être impliquée.*



Feedback LocoFolio

Hans Baer

Ce numéro du LocoFolio 2/2020 est lui aussi rempli d'articles très intéressants, significatifs et instructifs. Certains rapports - notamment dans le domaine des expériences personnelles - donnent malheureusement à réfléchir et vous font parfois penser que c'est trop gros pour être vrai. Dans l'ensemble, la teneur de base du VSLF ressort encore et toujours : la représentation des intérêts professionnels au sens large, la critique avec des contre-propositions constructives et réalisables, respectivement la disposition à une coopération concrète. Tout ceci est étayé par des entretiens variés et factuels avec divers experts. Un véritable partenariat social en action ; on aimerait que cette attitude en la matière soit perçue de tous côtés. Bravo et chapeau ! Dans les lignes qui suivent, j'aimerais aborder deux sujets de mon point de vue d'ancien pilote de ligne :

Les aspects psychologiques du métier de mécanicien de locomotive

(Interview de la Prof. Dr. Fischer, page 20) Dans l'interview, il est indiqué que la responsabilité du mécanicien de locomotive est absolument comparable à celle du pilote. Cette déclaration peut être mise en évidence et soulignée en rouge. De mon point de vue, c'est tout à fait vrai. Dans ces deux domaines, nous déplaçons des systèmes complexes qui fonctionnent sur des rails ou volent dans les airs. Outre des caractéristiques telles que la fiabilité, le sens du devoir ou la conscience professionnelle, le processus opérationnel exige avant tout une action ou une planification prospective, c'est-à-dire un "feeling" spécifique. Tout cela est combiné à une responsabilité assez grande et très directe pour les marchandises et les passagers qui nous sont confiés. Une simple erreur ou une négligence peut avoir de graves conséquences ; elles ne pourront pas être jetées dans la corbeille à papier ou corrigées en appuyant sur la touche "Delete". Toutefois, à côté de ces similitudes, il existe tout autant de différences : Il y a toujours deux pilotes dans le cockpit. Le travail est réglé mutuellement dans les moindres détails par une procédure ou un accord constant, dans le but d'éviter au maximum toute ambiguïté. En cas de dérangement, la situation peut être discutée ensemble dans une certaine mesure. Et si l'un des deux pilotes se sent mal en cours

de route, l'autre est en mesure de terminer le vol seul en cas d'urgence. Cet aspect est particulièrement important pour les vols de plusieurs heures.

La situation est différente pour le mécanicien de locomotive : il est généralement seul dans la cabine de conduite, surveillé par divers systèmes techniques. Dans le passé, dans les années 1950, lorsque la "pédale de l'homme mort" a été introduite, l'occupation de la cabine par deux hommes était obligatoire si le train parcourait une certaine distance sans arrêt prescrit. En cas de panne, ce "one-man-show" du mécanicien de locomotive est très exigeant : il faut conduire le train, évaluer la panne – qui peut être assez complexe si les ordinateurs commencent à vivre leur propre vie, le téléphone sonne constamment, il faut aussi tenir compte de l'itinéraire ; il faut donc établir des priorités dans les plus brefs délais, éventuellement soutenues par des décisions préalables. Aspect positif : en règle générale, le train peut être arrêté à tout moment.

Pour que les équipages sur les rails et dans les airs puissent s'acquitter de leur tâche responsable, ils doivent être soutenus par une hiérarchie qui les appuie et leur fait confiance, même si quelque chose ne va pas. J'ai pu faire l'expérience d'un tel environnement au cours de ma carrière professionnelle. Il serait très souhaitable que tous les mécaniciens de locomotive vivent une expérience similaire à cet égard.

Automatisation (p. ex. *Mécanicien de locomotive pour les nuls*, page 16)

L'aviation s'est intéressée très tôt aux systèmes automatiques. Cela a commencé avec les premiers pilotes automatiques et a abouti aux produits actuels, hautement numérisés et complexes, de la dernière génération. Dans les chemins de fer, cela a pris un peu plus de temps, d'abord très

timidement avec le Signum, beaucoup plus tard avec le ZUB, puis à une vitesse vertigineuse jusqu'à l'ETCS et les aides à la conduite informatisées dans la cabine de conduite.

Dans le domaine de l'aviation comme dans celui de la technique ferroviaire, il s'agissait principalement de simplifier pour avoir une meilleure vue d'ensemble, de mettre en place des dispositifs de sécurité supplémentaires, mais aussi - dans la plupart des cas à juste titre - de rationaliser des emplois tels que ceux d'opérateur radio, de navigateur ou de technicien de vol. Dans les cas normaux et en cas de simples perturbations, toutes ces installations techniques peuvent être d'une aide précieuse. Cependant, en raison de la complexité actuelle, les pannes les plus difficiles deviennent très longues à rectifier et exigent que les équipages aient une connaissance de base du système, y compris des systèmes informatiques embarqués.

Avec l'avènement de la technologie des écrans reliés, je me suis rapidement rendu compte que, bien que l'équipage du cockpit ait été réduit à deux, il y a toujours trois "pilotes" à bord. Cette troisième personne est l'ordinateur, et il a toujours raison. Il fonctionne obstinément selon son programme, qui est aussi bon qu'il a été conçu en laboratoire. N'essayez donc pas d'argumenter avec l'ordinateur.

Dans le cas des chemins de fer, une évolution similaire semble se dessiner, jusqu'à l'ATO, point d'orgue supposé de la numérisation sous toutes ses facettes.

Je pense que dans cette tendance de développement, une large coopération avec le front, c'est-à-dire le mécanicien en tant qu'utilisateur final, est absolument nécessaire dans la conception et dans les essais sur le terrain. L'histoire malheureuse du B-737MAX devrait servir d'avertissement.

Par ailleurs, il faudrait également examiner dans quelle mesure un système comme l'ETCS, par exemple, est protégé contre les pirates informatiques. En cas de doute, l'ATO ne serait probablement pas une bonne solution, car le mécanicien de locomotive bien formé serait toujours nécessaire.

Hans Baer (78 ans) est un membre sympathisant du VSLF et un fidèle lecteur du LocoFolio.

Ses commentaires passionnants sont toujours enrichissants. Il est également intéressant de noter que lui-même n'a jamais été mécanicien de locomotive, bien que cela ait été son rêve d'enfance.

Au lieu de cela, il a travaillé jusqu'à devenir commandant de bord chez Swissair et a piloté des DC-9, DC-8, MD-80, F-100 et MD-11, mais sa fascination pour le chemin de fer est restée intacte. Le contact avec la famille du chemin de fer a eu lieu après un accident tragique :

"Au début des années 80, une prise en écharpe s'est produite à l'entrée d'Othmarsingen avec des conséquences dévastatrices et plusieurs morts ; j'étais instructeur de vol sur Birrfeld ce jour-là et j'ai vu les dégâts depuis les airs. Une des conséquences fut la parution d'un article d'une page entière sur le métier de mécanicien de locomotive et de ses particularités dans le Tagesanzeiger, écrit par Ruedi Renggli."

Hans Baer est le père de trois enfants adultes. Il a effectué son dernier vol avec une licence valide en 2006. Il joue de la flûte et chante dans deux chorales.



Un travail remarquable

Lettre de Bruno Müller



Bonjour Raoul,

Je suis retraité depuis maintenant une semaine et j'appartiens malgré moi au "vieux chemin de fer". C'est encore comme des vacances, mais je vais vite m'habituer à un quotidien normal. Pas de tours du matin ou du soir, pas de changements de

dernière minute, définir son propre programme quotidien, c'est plutôt agréable ! Je tiens à vous remercier pour ce généreux bon d'achat, c'est très attentionné !

Rejoindre le VSLF était une bonne décision à l'époque et je ne l'ai jamais regretté. Grâce à l'excellent comité central du syndicat dans son ensemble et, bien sûr, à l'incomparable Hubi en tant que président, le VSLF est devenu plus jeune, contemporain, actif et un représentant des mécaniciens de locomotive sérieux et respecté par toutes les parties prenantes. Les employeurs, ainsi que les autres syndicats, ont dû se rendre compte que notre fédération aborde tous les défis de manière factuelle et progressiste. Les traditions ne sont pas le bien suprême du syndicat. Non, l'indépendance politique, le développement de notre profession, la recon-

naissance des mécaniciens de locomotive comme partenaires importants des entreprises ferroviaires et comme garants de la sécurité est un des objectifs importants de l'association !

Le VSLF offre aux mécaniciens de locomotive un très bon soutien dans des domaines importants, une formation continue intéressante, une assistance technique et des événements communs de loisirs. C'est très apprécié, car chaque comité du syndicat est mené par des collègues bénévoles.

A tout le comité, ainsi qu'à la section Lucerne-Gothard, un grand merci pour vos efforts ! Vous faites vraiment un travail remarquable !

J'attends déjà avec impatience le nouveau Loco Folio !

Avec mes meilleures salutations,

Bruno Müller

IN MEMORIAM

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

Peter Fehr Sektion Ostschweiz *1937 † 24. 11. 2020	Hans Arnold Sektion Ostschweiz *1917 † 28. 11. 2020
Raoul Schwery Sektion Brig *1962 † 29. 05. 2021	Yvonne Zihlmann Sektion BLS *1968 † 15. 12. 2020
Bruno Zanetti Sezione Ticino *1931 † 18. 11. 2020	Camille Roulin Section Romandie *1933 † 30. 09. 2020

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues